



Voorstel voor de vergadering
op 24 oktober 1990

Commissie voor de
milieu effectrapportage

Voorstel E - 232

T.R. Doesburg

BIBLIOTHEEK

PPC: 30 augustus 1990
CRVW: 7 september 1990

Postbus 2345 3500 GH UTRECHT

Ontwikkelingsmodel Arnhem-Nijmegen

Beknopte samenvatting van inhoud voorstel:

Op 3 april jl. heeft ons college in een discussienota een visie gepresenteerd op de ruimtelijke ontwikkeling voor de lange termijn voor het knooppuntgebied Arnhem-Nijmegen. Binnen die visie zijn voor wat betreft de ruimtelijke ontwikkeling van Nijmegen drie mogelijkheden in beeld gebracht.

De discussienota heeft geleid tot een brede discussie, door middel van inspraak en overleg, over de toekomst van Midden-Gelderland.

Wij stellen u voor, op grond van de in dit voorstel opgenomen overwegingen, te kiezen voor een ontwikkelingsmodel Arnhem-Nijmegen voor de lange termijn, zoals weergegeven in dit voorstel. Daarin wordt uitgegaan van de ontwikkeling van een nieuw stadsdeel ten noorden van de Waal.

Dit echter onder het voorbehoud dat er binnen maximaal twee jaar na de behandeling van dit voorstel in uw Staten, zekerheid wordt verschaft over de mate waarin aan een aantal relevante voorwaarden wordt voldaan. Zie hiervoor het voorstel.

Binnen de gepresenteerde lange termijnvisie biedt het voorstel ook oplossingen voor de korte termijn-problemen in de regio Nijmegen, met name voor wat betreft locaties voor bedrijventerreinen en woningbouw.

=====

Aan Provinciale Staten

1 Inleiding

De aanleiding tot het opstellen van bovengenoemde discussienota was ten eerste de (voorlopige) aanwijzing van de steden Arnhem en Nijmegen als gezamenlijk stedelijk knooppunt in de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening.

Daarnaast diende op korte termijn een ruimtelijke oplossing te worden geboden voor het tekort aan woon- en bedrijventerreinenlocaties voor met name Nijmegen. Ten slotte heeft ons college aan uw Staten bij de vaststelling van het streekplan Midden-Gelderland in 1987, de toezegging gedaan een nadere studie naar de Over-Betuwe te verrichten.

E - 232

De aanwijzing van Arnhem-Nijmegen tot stedelijk knooppunt heeft vooral een economische achtergrond. Immers, in het streven van de regering om de concurrentiepositie van Nederland binnen Europa te versterken dient de Ruimtelijke Ordening een belangrijke functie te vervullen. De ontwikkeling van een beperkt aantal stedelijke knooppunten die reeds in een voldoende sterke uitgangspositie verkeren om de concurrentie op internationale schaal aan te kunnen, moet daaraan een wezenlijke bijdrage leveren.

Het knooppunt Arnhem-Nijmegen vervult een belangrijke rol in de economische ontwikkeling van Nederland. Een rol die wij van harte onderschrijven en die past binnen ons ruimtelijk en economisch beleid. Dit hebben wij dan ook als uitgangspunt gehanteerd bij de opstelling van de discussienota. Met andere woorden: met deze ontwikkelingsschetsen willen wij met behoud van de kwaliteit van het leefmilieu de (economische) ontwikkelingskansen van Arnhem en Nijmegen ruimtelijk optimaal ondersteunen. Daarvoor willen wij de ruimte creëren.

Wij hebben hieraan verder inhoud gegeven door middel van drie thema's, die als leidraad hebben gediend voor de ruimtelijke visie op het gebied. Deze thema's zijn:

- 1 ontwikkeling en versterking van de stedelijke functies;
- 2 behoud en uitbouw van de unieke landschappelijke verscheidenheid;
- 3 bevorderen van het openbaar vervoer en het fietsgebruik; terugdringen van de automobiliteit.

Wil het knooppunt een goede concurrentiepositie verwerven, dan zal goed moeten worden ingespeeld op de ontwikkelingen in de samenleving. Dit betreft hier vooral ontwikkelingen, die van grote invloed zullen zijn op het toekomstig gebruik van de ruimte voor woningen en bedrijventerreinen.

Gezien de lange termijn (2015) waarop de discussienota zich richt hebben wij niet gekozen voor maar één toekomstverwachting, maar grenzen c.q. een bandbreedte aangegeven binnen welke de ontwikkelingen zich naar alle waarschijnlijkheid zullen afspelen. De geschetste ontwikkelingsmogelijkheden zijn echter gebaseerd op verwachte groei. Daarnaast is ook gekeken naar de consequenties bij sterkere groei.

Het resultaat van een en ander is een ruimtelijke visie voor het knooppunt, per deelgebied uitgewerkt in een ruimtelijk beeld.

Dit beeld is in belangrijke mate eenduidig. Zo is voor de regio Arnhem één ontwikkeling geschetst, waarbij op langere termijn aan Driel-Oost wordt gedacht.

De ontwikkeling vanuit Nijmegen op langere termijn is in relatie tot de Over-Betuwe weergegeven in drie modellen:

- 1 ontwikkelingen onder de Waal (model 1)
- 2 ontwikkelingen boven de Waal (model 2)
- 3 ontwikkelingen in de Over-Betuwe (model 3).

E - 232

Over het karakter van de schets kan ten slotte worden gezegd dat slechts die zaken centraal staan die om extra ruimte vragen. Het gaat dan met name om wonen, werken, infrastructuur, recreatie en glastuinbouw. Uiteraard hebben andere aspecten mede een rol gespeeld, omdat ruimtelijke ontwikkelingen bijvoorbeeld ten koste kunnen gaan van milieu, landbouwgebieden en landschap.

2 Overleg en inspraak

Ten behoeve van de discussienota heeft inspraak en overleg plaats gehad. Gezien het globale karakter van de nota en het lange termijn-karakter van de ontwikkelingen is gekozen voor de volgende procedure.

Bilateraal overleg heeft plaatsgehad met de gemeenten. Daarnaast is de nota aan de orde geweest in de Stuurgroep KAN, waarin de betrokken gemeentebesturen zijn vertegenwoordigd, terwijl enkele belangenorganisaties, zoals de landbouworganisaties, de Kamers van Koophandel en openbaar vervoersinstanties actief om een reactie is gevraagd.

Verder heeft informatief overleg plaatsgevonden met de betrokken rijksheren.

De individuele burgers en andere belangengroepen zijn via de pers, een voorlichtingsbrochure en drie voorlichtingsavonden in respectievelijk Nijmegen, Arnhem en Elst, op de hoogte gesteld. De gemeenten Heumen, Beuningen en Duiven hebben zelf een voorlichtingsavond georganiseerd.

Via de gemeenten zijn vervolgens de schriftelijke reacties samen met hun eigen reactie aan ons toegezonden.

De overleg- en inspraakreacties zijn gerubriceerd verwerkt in de hierbij gevoegde commentaarnota (bijlage A).

De discussienota is ook oriënterend besproken met de Provinciale Planologische Commissie (31 mei jl.) en de Statencommissie Ruimtelijke Ordening, Volkshuisvesting en Wegen (18 mei jl.). De tijdens dat overleg gemaakte opmerkingen zijn door ons eveneens van commentaar voorzien in de commentaarnota. Tijdens de bespreking in de Statencommissie Ruimtelijke Ordening, Volkshuisvesting en Wegen werd een nadere uitleg c.q. onderbouwing van het gehanteerde cijfermateriaal gewenst geacht. Wij zijn aan die wens tegemoet gekomen via een ook bij de commentaarnota gevoegde notitie "Toelichting bevolking en wonen, pendel". In de commissievergadering van 22 juni jl. is een en ander door ons nog mondeling toegelicht.

3 Recente informatie

Besluitvorming 4e nota

Ten aanzien van de aanwijzing tot stedelijk knooppunt Arnhem-Nijmegen kan nog het volgende worden opgemerkt.

E - 232

Op 26 april, 2 en 17 mei 1990 heeft de Tweede Kamer in een uitgebreide commissievergadering met minister Alders van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) gesproken over de Vierde Nota en de Structuurschets voor de landelijke en stedelijke gebieden. Na een uitgebreide discussie is het aantal stedelijke knooppunten en hun status vastgelegd. Arnhem-Nijmegen blijft aangewezen als stedelijk knooppunt vanwege de nationale betekenis van dit knooppunt. In de Vierde Nota Extra zal expliciet aandacht aan het knooppunt worden besteed.

Financiële aspecten model 2

Om meer zicht te hebben op de financiële haalbaarheid van model 2 hebben wij op 3 april 1990 bij de voorlopige vaststelling van de nota, besloten een nader financieel haalbaarheidsonderzoek naar de ontwikkeling van een zogenaamde "Waalsprong" te laten uitvoeren. Een doorrekening van de modellen 1 en 3 heeft niet plaatsgevonden. Van (aanzienlijke) meerkosten is op het merendeel van de gepresenteerde nieuwe locaties geen sprake.

Uitzondering hierop vormt onder andere de extra benodigde infrastructuur bij bebouwing van Beuningen-Noord. In model 2 is daarentegen sprake van een beperkt aantal dominante kostenfactoren, waarvan de te verplaatsen glastuinbouw de belangrijkste is.

De financiële analyse van model 2 is uitgevoerd door Heidemij Adviesbureau. Voor de inhoud verwijzen wij naar het als bijlage B toegevoegde rapport.

Uit die financiële analyse trekt onze adviseur de conclusie dat een "Waalsprong" financieel haalbaar lijkt, wanneer uitgegaan wordt van een gemiddelde prijs van f 200,--/m² te verplaatsen glastuinbouw, de bouw van 7.500 woningen of meer, en rekening houdend - en dit is essentieel - met een totale VROM-subsidie van f 15.000,-- per woning.

In de analyse heeft de Heidemij geen rekening gehouden met de mogelijkheid dat het ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij (LNV) financieel zou kunnen bijdragen aan de verplaatsing van kassen. Een dergelijke bijdrage zou het financiële plaatje aanmerkelijk verbeteren.

Haalbaarheidsstudie doortrekking A73-A15

Door ons is een haalbaarheidsstudie uitgevoerd naar de doortrekking van de A73 naar de A15. Dit is weergegeven in het rapport "Doortrekken A73 over de Waal naar de A15-schakel in Midden-Gelderland". Korthedshalve verwijzen wij naar dat rapport, hetgeen parallel aan dit voorstel door uw Staten zal worden behandeld.

Hierin wordt geconcludeerd dat een doortrekking haalbaar is. Hierbij worden twee tracés aangegeven die nader onderzocht moeten worden in een gecombineerde MER/tracé-studie.

E - 232

Betuwe-spoorlijn

Voor de doortrekking van de Betuwe-spoorlijn zijn in de discussienota twee mogelijkheden in beeld gebracht. Een doortrekking van Elst naar Zevenaar conform Rail 21-cargo en inmiddels opgenomen in deel d (regeringsbeslissing) van het Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV)-II en een omlegging ten zuiden van Nijmegen parallel aan de A73. De Duitse overheidsinstanties en de Duitse Spoorwegen zijn in hoge mate bepalend voor de plaats waar de spoorlijn binnenkomt. Hoewel uit zeer recente informatie van de kant van de Nederlandse Spoorwegen (NS) is gebleken dat een tracé parallel aan de A73 voor de Duitse overheidsinstanties en de Duitse Spoorwegen geen reële optie zou zijn is dit voor ons op dit moment nog geen reden deze optie te laten schieten. Bij vervolgvoorstel zult u hierover nader worden geïnformeerd.

Rangeerterrein Elst

Bij de NS wordt op dit moment gekeken naar een mogelijke lokatie voor een rangeerterrein in het rivierengebied. Als mogelijke locatie wordt genoemd het gebied ten zuidwesten van Elst. Bij vervolgvoorstel zult u hierover nader worden geïnformeerd.

4 Conclusies

Met deze discussienota willen wij met behoud van de kwaliteit van het leefmilieu de (economische) ontwikkelingskansen van het knooppunt Arnhem-Nijmegen ruimtelijk optimaal ondersteunen. Dit is niet alleen van belang voor het onderhavige gebied maar ook voor de economische ontwikkeling en de welvaart van Nederland als geheel. Cruciaal is dat de steden Arnhem en Nijmegen als "dragers" van de knooppuntstatus afzonderlijk en gezamenlijk goed kunnen functioneren. Dat vraagt om versterking van de stedelijke functies van Arnhem en Nijmegen. Het functioneren van een dubbel knooppunt is vooral afhankelijk van communicatie, van verbindingen/relaties tussen de afzonderlijke delen. In dat opzicht is het creëren van nieuwe woon- en werkgebieden tussen beide polen in, gunstig voor het functioneren van het knooppunt als geheel. Immers als gevolg van de dubbele oriëntatie van het tussenliggende gebied op Arnhem en op Nijmegen wordt het functioneren van beide steden versterkt. Dit biedt bovendien het voordeel dat belangrijke natuur- en landschapswaarden ten zuiden van de Waal over de hele periode gezien, het minst worden aangetast. Daarmee wordt de unieke landschappelijke verscheidenheid zoveel mogelijk behouden. Een ontwikkeling ten noorden van de Waal biedt bovendien een duidelijke aanleiding om in samenhang met de inpassing van een grootschalige stedelijke ontwikkeling en van een (her-)vestigingsproject voor de glastuinbouw tot uitbouw van het landschap in de Over-Betuwe te komen.

Een dergelijke ontwikkeling is zeer zeker ook vanuit het bevorderen van het openbaar vervoer en het fietsgebruik in combinatie met het terugdringen van de automobiliteit als het meest gunstig uit de bus gekomen.

E - 232

Wordt nu gekeken naar de resultaten van overleg en inspraak dan constateren wij het volgende. De ontwikkeling van een stadsdeel ten noorden van de Waal heeft de voorkeur vanuit de economische belangengroeperingen - exclusief de agrarische sector - mag op brede steun rekenen vanuit de natuur- en milieuorganisaties en geniet een sterke voorkeur van de gezamenlijke vervoersbedrijven in dit gebied, alsmede van de Nederlandse Spoorwegen. Verder kan gesproken worden van een breed bestuurlijk draagvlak binnen het knooppuntgebied.

Op grond van het voorgaande stellen wij u voor te kiezen voor een ontwikkeling van het knooppuntgebied voor de lange termijn, uitgaande van de ontwikkeling van een nieuw stadsdeel voor Nijmegen ten noorden van de Waal.

De daadwerkelijke haalbaarheid hiervan zal echter nog nader aangetoond moeten worden. Vandaar dat wij aan het uitspreken van onze keuze een aantal voorwaarden verbinden. Het gaat hier om de volgende voorwaarden:

- dissectie 5121*
- a realisering van een stadsdeel ten noorden van de Waal is niet mogelijk als de doortrekking van de A73 naar de A15 met een nieuwe Waalbrug niet tijdig zal plaatsvinden. In de regeringsbeslissing over het SVV-II is deze doortrekking niet opgenomen. Op grond van de door ons uitgevoerde haalbaarheidsstudie zullen wij trachten het Rijk van de noodzaak van die doortrekking te overtuigen om daarmee dit traject op het Meerjarenplan Personenvervoer geplaatst te krijgen. Overigens beschouwen wij deze doortrekking in alle gevallen als zonder meer noodzakelijk.
 - b Financiële haalbaarheid is in zeer belangrijke mate afhankelijk van het verkrijgen van rijkssubsidies (Subsidie Grote Bouwlokaties en Lokatiesubsidie). Volgens Heidemij Adviesbureau is uit de financiële analyse gebleken dat een totale VROM-subsidie van minstens f 15.000,-- per woning (excl. BTW) moet worden veiliggesteld om een stadsdeel ten noorden van de Waal van ca. 7.500 woningen mogelijk te maken.
 - c De ontwikkeling van een dergelijk stadsdeel noodzaakt tot een omvangrijke verplaatsing van glastuinbouwbedrijven binnen de Overbetuwe-Oost. Vanuit het belang dat ons college hecht aan de verdere ontwikkeling van de glastuinbouw in dit gebied willen wij daarbij tevens de mogelijkheden onderzoeken voor nieuwvestiging vanuit bijvoorbeeld het westen. De haalbaarheid van een dergelijke ontwikkeling alsmede de bereidheid van het Rijk i.c. van het ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij om daarvoor (financiële) middelen beschikbaar te stellen zal tijdig zeker moeten zijn.
 - d Mede uit door Heidemij Adviesbureau uitgevoerd (deel-)onderzoek ten behoeve van de financiële analyse is gebleken dat nader onderzoek moet plaatsvinden naar eventuele bodemverontreiniging in het te bebouwen gebied als gevolg van de glastuinbouw en de boomgaarden. De gevolgen daarvan in tijd en geld hebben een directe relatie met het (financieel) succesvol kunnen ontwikkelen van een stadsdeel in dit gebied.

E - 232

- e Realisering van een stadsdeel ten noorden van de Waal noodzaakt tot een bestuurlijk werkbare structuur tussen betrokken overheden. Ons college is bereid coördinerend op te treden bij de vormgeving van de bestuurlijke condities.
- f Een nieuw stadsdeel ten noorden van de Waal zal zowel qua plaats als qua stedenbouwkundige vormgeving moeten passen in een te ontwikkelen totaalconceptie van de Over-Betuwe.

5 Het ontwikkelingsmodel Arnhem-Nijmegen

De in de discussienota voorgestelde infrastructurele voorzieningen (doortrekking A15 naar de A12, doortrekking A73 naar de A15, fly-over Pleijroute/A52, doortrekking Betuwelijn, aanleg plus verbetering openbaar vervoersysteem) zijn naar onze mening onontbeerlijk voor het goed intern en extern functioneren van het knooppunt. Wij zullen de realisering hiervan met kracht (blijven) bevorderen.

Met betrekking tot de ontwikkeling van wonen en werken stellen wij u het volgende voor.

Regio Arnhem:

Voor de regio Arnhem gaan wij ervan uit dat de bestaande afspraken tussen Arnhem en Duiven/Westervoort voor wat betreft woningbouw worden nagekomen. Op de lange termijn zal Arnhem zich vervolgens, na ook het benutten van resterende binnenstedelijke locaties en afronding van Arnhem-Zuid, gaan ontwikkelen in de richting van Driel, met name bij sterke groei. Of, en zo ja, in welke mate laatstgenoemde ontwikkeling nodig zal zijn, zal echter in de loop der tijd moeten blijken. Afhankelijk van die ontwikkeling zal ook gezien worden of er andere oplossingen mogelijk zijn, bijvoorbeeld in Arnhem zelf, in Duiven/Westervoort, Elst of in relatie tot de ontwikkeling van Nijmegen.

De ontwikkeling van bedrijventerreinen zal vooral gestalte moeten krijgen bij Duiven (Nieuwgraaf) en Arnhem. Mocht een ontwikkeling van Arnhem richting Driel noodzakelijk blijken dan zal in relatie met het altijd nodige NS-station in Arnhem-Zuid een oppervlakte voor bedrijventerreinen ontwikkeld moeten worden.

Regio Nijmegen:

In de discussienota zijn 3 modellen gepresenteerd voor de verdere verstedelijking vanuit Nijmegen. Bij de berekening van de woningbouwcapaciteit in de stad Nijmegen is onder andere uitgegaan van de benutting van een groengebied, te weten Nijmeegse Baan/Driehuizen. Daarnaast is uitgegaan van het benutten van het gebied tussen Nijmegen en Malden (Groot Jachthuis-Extra en eventueel De Kluis). Het gaat hier (afhankelijk van de groei) in totaal om 1.400 à 2.400 woningen op kwetsbare locaties, waarop veel kritiek is gekomen: bebouwing tussen Nijmegen en Malden tast de ecologische verbindingzone aan tussen de Nijmeegse stuwwal en de Hatertse en Overasseltse Vennen, en genoemde locatie binnen Nijmegen kan aangemerkt worden als essentieel stedelijke groengebied. Wij hebben dan ook deze locaties vervangen door capaciteit elders (voor genoemde 1.400 à 2.400 woningen).

E - 232

Voor de regio Nijmegen zal de woningbouw aanvankelijk plaatsvinden in Nijmegen, Beuningen, Heumen en Wijchen. Vervolgens (na 1995) zal het accent liggen op de ontwikkeling van een nieuw stadsdeel ten noorden van de Waal. Dit stadsdeel zal (bij verwachte groei) een omvang krijgen van circa 9.000 woningen. Mocht de groei sterker zijn, dan is uitbouw tot circa 12.500 woningen mogelijk.

De ontwikkeling van bedrijventerreinen zal vooral aan de westflank van Nijmegen plaatsvinden. Verder zal een bedrijventerrein ontwikkeld moeten worden in samenhang met het te ontwikkelen woongebied ten noorden van de Waal.

In onderstaande overzichten is een en ander voor het knooppunt als geheel uitgewerkt voor de woningbouw respectievelijk voor de bedrijventerreinen.

Het voorgaande leidt tot het volgende voorstel voor de **woningbouwprogrammering** in het knooppuntgebied tot en met 2014. Gezien het grote tekort aan woningbouwlocaties voor de korte termijn in de regio Nijmegen bieden wij daarvoor ruimtelijke oplossingen.

E - 232

WONINGBOUWPROGRAMMERING KNOOPPUNT T/M 2014 (VERWACHTE GROEI)

GEM. PLANCAP. RUIMTEVRAGENDE PRODUKTIE		'88-'95	'96-'99	TOTAAL	'00-'14	TOTAAL
		(KORTE		'88-'99		'88-'14
		TERMIJN)				
ARNHEM	Harde cap.			5.500	1.000	6.500
	Rijnoev.fase 1			500	-	500
	Verspreid			450	4.000	4.450
DUIVEN	Harde cap.			3.700	-	3.700
	Lommerweide			800	-	800
OV. GEM.	Diversen			1.050	-	1.050
REGIO ARNHEM				12.000	5.000	17.000
ELST	Harde cap.			500	-	500
	Elst N.O			500	500	1.000
	Br.,Vink.hof			500	-	500
OV. GEM.	Diversen			4.000	1.000	5.000
REGIO OVER-BETUWE				5.500	1.500	7.000
BEUN.	Harde cap.	500	-	500	-	500
	Strukt.schets	1.500	1.000	2.500	-	2.500
	Den Balmerd	500	-	500	-	500
HEUMEN	Harde cap.	360	-	360	-	360
	Jachthuis III	240	-	240	-	240
	Malden-ZW	700	-	700	-	700
NIJM.	Harde cap.	4.000	-	4.000	-	4.000
	Overig	2.500	200	2.700	2.000	4.700
WIJCHEN	Harde cap.	900	-	900	-	900
	Hofsedam	200	-	200	-	200
	Saltshof	600	300	900	-	900
STADSDEEL TEN N. V.D. WAAL		-	3.500	3.500	5.500	9.000
REGIO NIJMEGEN		12.000	5.000	17.000	7.500	24.500
KNOOPPUNT *)				34.500	14.000	48.500

*) Oorspr. studiegebied: Arnhem, Duiven en Westervoort (regio Arnhem); Bemmelen, Dodewaard, Elst, Gendt, Heteren, Huissen, Valburg (regio Over-Betuwe); Nijmegen, Beuningen, Wijchen en Heumen (regio Nijmegen).

E - 232

Wij plaatsen bij deze programmering 6 kanttekeningen.

- 1 De bouw van **12.000 woningen op korte termijn** (dat wil zeggen de komende 5 jaar) in de regio Nijmegen, met o.a. als doel het woningtekort op te heffen, is bepaald ambitieus. Het gaat hier om een grote krachtsinspanning; alle zeilen moeten worden bijgezet.
Dit geldt zowel voor de gemeenten rondom Nijmegen als voor Nijmegen zelf. N.B.: in de te benutten "overige" (= zachte) capaciteit in Nijmegen komt zoals gesteld de locatie Nijmeegse Baan/Driehuizen niet meer voor, maar een **maximaal** aantal andere locaties (verdichting!) in de stad wèl, zoals het Canisiuscollege en het Canisius-Wilhelminaziekenhuis. Ook de Spoorzone is in het model verwerkt, maar niet voor 2000.
De fasering voor Nijmegen sluit voor wat betreft de woningbouw in Nijmegen zelf in hoofdlijnen aan bij de gemeentelijke planning (Meerjarenplan Woningbouw 1991 t/m 1999).
- 2 Er kan al voor 2000 een **reservecapaciteit** nodig zijn bij sterkere groei of wanneer de woningbouw elders in de regio vertraging oploopt.
Deze capaciteit kan in de regio Nijmegen gevonden worden in Wijchen, en wel op aantrekkelijke locaties.
Het vinden van reservecapaciteit na 2000 levert geen enkel probleem op, aangezien de wijk ten noorden van de Waal naar behoefte vergroot kan worden.
- 3 Ook in de regio **Arnhem** zou **reservecapaciteit** nodig kunnen zijn. Hierbij wordt voor zowel de periode voor als na 2000 gedacht aan aanvullende mogelijkheden in Arnhem zelf. Voor de periode na 2000 komt, mochten de mogelijkheden in Arnhem tekort schieten, Driel-Oost als reservelocatie in beeld, en anders Duiven/Westervoort, Elst-N.O. en/of een nieuw stadsdeel ten noorden van de Waal.
- 4 De "overige" **Overbetuwse gemeenten** zullen in principe ook na 2000 kunnen blijven bouwen voor de eigen woningbehoefte. Voor de gemeenten Wijchen en Beuningen ligt dit anders. Deze gemeenten hebben in het verleden een forse opvangtaak voor Nijmegen vervuld en blijven deze voorlopig behouden. Na 2000 ligt de situatie anders. De rollen worden dan omgedraaid: nu gaat Nijmegen een opvangfunctie vervullen door middel van met name een nieuw stadsdeel ten noorden van de Waal. Teneinde dit nieuwe stadsdeel een behoorlijke omvang te kunnen geven, wordt de totale toename van de woningbehoefte van de regio Nijmegen opgevangen door Nijmegen (inclusief nieuw stadsdeel). Mocht echter na verloop van tijd blijken dat de woningbehoefte in de regio Nijmegen zich sterker ontwikkelt dan nu wordt voorzien, dan zal alsnog worden bekeken of genoemde gemeenten nog (deels) voor de eigen woningbehoefte kunnen blijven bouwen.
- 5 In het voorliggende model is het mogelijk bebouwing van de **kwetsbare locaties** in Nijmegen en Malden **geheel** te vermijden; niet alleen voor, maar ook na 2000. Een andere positieve bijkomstigheid is dat al voor 2000 een forse aanzet gegeven kan worden aan een nieuw stadsdeel ten noorden van de Waal (3.500 woningen).

E - 232

- 6 Wij zijn ons ervan bewust dat de bouw van een nieuwe wijk ten noorden van de Waal voor 2000 van 3.500 woningen zeer ambitieus is. Het is de vraag of dit in de praktijk wel haalbaar is. Nader onderzoek is op dit punt gewenst. De zekerheid hierover dient gevonden te worden binnen de periode die wij hebben uitgetrokken om de daadwerkelijke haalbaarheid ervan aan te tonen.

Voor wat betreft de ontwikkeling van bedrijventerreinen komen wij met het volgende voorstel t/m 2014.

NIEUWE LOCATIES BEDRIJVENTERREINEN (VERWACHTE GROEI)

GEMEENTE	1988-1999		2000-2014	
	NAAM	OPP.	NAAM	OPP.
ARNHEM	IJsseloord	15 ha	Bovenpley	14 ha
	Burg. Matser-singel-Noord	8 ha	Presikhaaf Omgeving station-zuid (alleen bij ontwikkeling van Driel-Oost)	5 ha 5 ha
DUIVEN	Nieuwgraaf	30 ha	Nieuwgraaf	30 ha
	Langs A12	10 ha		
BEMMEL/HUISSEN				20 ha
ELST			De Aam	25 ha
			Grift-Zuid	30 ha
BEUNINGEN			Westkanaal-dijk II-Zuid	22 ha
NIJMEGEN	Bijsterhuizen-Zuidoost	30 ha		
WIJCHEN	Zesweg-Noord-oost	15 ha	Zesweg-Noord-oost	15 ha
	Bijsterhuizen-Zuidwest	40 ha	Zesweg-Noord-west Bijsterhuizen-Zuidwest	25 ha 20 ha

Wanneer na 2000 de behoefte aan bedrijventerreinen sterker groeit dan zich nu laat aanzien, dan ligt voor de regio Arnhem een verdere bedrijventerreinenontwikkeling in relatie tot de ontwikkeling van Driel-Oost het meest voor de hand. Voor de regio Nijmegen zal dat tot een uitbouw ten noorden van de Waal (De Aam, Grift-Zuid) leiden.

E - 232

Wij zullen na overleg met betrokken gemeenten en de Stuurgroep KAN tot realisering van de voorgestelde programmering overgaan.

Voor wat betreft de in de vorige paragraaf genoemde voorwaarden het volgende. Wij gaan ervan uit dat uiterlijk 2 jaar na beslissing over dit voorstel de nodige zekerheid over deze zaken zal moeten bestaan. Een langer uitstel is naar onze mening ongewenst, onder meer in verband met de noodzakelijke voortgang van de woningbouw in de regio Nijmegen (tijdig beschikbaar zijn van planologisch geregelde bouwcapaciteit).

Wij zijn dan ook voornemens ons met de betrokken overheden en instanties in te spannen om de 6 onzekerheden (zie punten 6 en 7) weg te nemen. De resultaten ervan zullen aan uw Staten worden meegedeeld.

Wanneer mocht blijken dat de gewenste onzekerheid op dat moment onvoldoende geboden kan worden dan zullen wij ons nader bezinnen en met voorstellen komen.

Overigens zullen wij deze zekerheid deels al kunnen verkrijgen voor de behandeling in uw Staten van onderhavig voorstel. Daarbij denken wij aan de mogelijkheden voor subsidiëring door de ministeries van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij. Tevens zullen wij, in de lijn van ons commentaar op deel a van het SVV-II, de doortrekking van de A73 naar de A15 bij de Tweede Kamer en de minister van Verkeer en Waterstaat bepleiten. Hierover zullen wij u eventueel via vervolgvorstel berichten.

Samen met de betrokken overheden en belangenorganisaties zullen wij starten met een haalbaarheidsonderzoek van het (her-)vestigingsproject voor de glastuinbouw.

Wij stellen ons voor bij vervolgvorstel nader in te gaan op de MER-aspecten.

Gezien het feit dat een stadsdeel ten noorden van de Waal toch minimaal 7.500 woningen zal moeten omvatten en de onzekerheid die met vooruitberekeningen is gemoeid, zullen wij aan het eind van die periode nieuwe vooruitberekeningen uitvoeren op basis van de tot dan toe bekende ontwikkelingen.

6 Relatie met het vigerend streekplanbeleid

De in ons ontwikkelingsmodel voorgestelde ontwikkelingen op de lange termijn zijn van dusdanige aard dat een herziening van het streekplan Midden-Gelderland voor dit gebied noodzakelijk zal zijn. Een stadsdeel ten noorden van de Waal is immers niet in overeenstemming met het vigerend beleidsuitgangspunt dat de Over-Betuwe vrij dient te blijven van verstedelijking. Daarnaast zijn bepaalde infrastructurele voorzieningen niet voorzien in het vigerend streekplan: nieuwe Waalbrug, doortrekking A73 naar A15, de doortrekking van de A15 naar de A12 zoals in de nota weergegeven en de doortrekking van de Betuwe-spoorlijn. Dit geldt ook voor de verplaatsing en nieuwvestiging van de glastuinbouw. In het vigerend streekplan is een deel van het gebied dat voor de ontwikkeling van een stadsdeel ten noorden van de Waal benodigd zal zijn juist aangewezen als te ontwikkelen kassengebied.

E - 232

Gezien het feit dat er eerst oplossingen moeten worden gevonden voor de eerder in dit voorstel genoemde voorwaarden, alvorens tot een meer concrete uitwerking van ons ontwikkelingsmodel te komen, ligt het starten van een procedure voor een streekplanherziening op dit moment niet voor de hand.

Wanneer zekerheid is verkregen over deze voorwaarden, zullen wij u omtrent een te volgen streekplanherzieningsprocedure nader informeren.

7 Overgangsbeleid

Uitgaande van de geclausuleerde keuze voor dit ontwikkelingsmodel wordt pas op een later tijdstip de gewenste zekerheid voor de ruimtelijke ontwikkelingen in het knooppunt verkregen. Dan pas kan met een herziening van het streekplan worden gestart. Om de mogelijk gewenste ontwikkelingen niet te frustreren is een overgangsbeleid noodzakelijk.

Wij stellen ons voor om de korte termijn-ontwikkelingen ten behoeve van de woningbouw voor Nijmegen, voorzover deze niet passen in het vigerend beleid, door middel van een afwijkingsprocedure mogelijk te maken.

De lange termijn-ontwikkelingen worden meegenomen in de voorgenomen streekplanherziening. Bij de beoordeling van alle voorgenomen activiteiten in het gebied zal in de overgangsperiode worden gezien of deze ontwikkelingen de voorgestane inrichting van het gebied niet frustreren.

Anderzijds zullen mogelijke initiatieven die wel in het ontwikkelingsmodel passen, maar niet in het vigerend beleid, niet zonder meer worden afgewezen, maar na overleg met PPC en Statencommissie worden gezien.

Gelet op het voorgaande stellen wij u voor te beslissen overeenkomstig bijgevoegd ontwerp-besluit.

Omtrent het advies van de Provinciale Planologische Commissie en de Statencommissie Ruimtelijke Ordening, Volkshuisvesting en Wegen, zullen wij u bij vervolgvorstel inlichten.

Indien bovengemeentelijke belangen dit vereisen, kan in een uitzonderlijke situatie een aanwijzing worden gegeven ingevolge artikel 37, lid 5, van de Wet op de ruimtelijke ordening.

Arnhem, 16 juli 1990 - nr. RG90.40037-RWG/R3308

Gedeputeerde Staten van Gelderland

M. de Bruijne - voorzitter

P.J. de Loor - griffier

+ + + + +

ONTWERP-BESLUIT

PROVINCIALE STATEN VAN GELDERLAND

Gezien het Voorstel van Gedeputeerde Staten E - 232 inzake het ontwikkelingsmodel Arnhem-Nijmegen;

BESLUITEN

Gedeputeerde Staten opdracht te geven om:

- a de haalbaarheid van het ontwikkelingsmodel, zoals deze is gerelateerd aan de in het Statenvoorstel genoemde voorwaarden a t/m f nader te onderbouwen;
- b hierover uiterlijk na twee jaar te rapporteren, waarbij de consequenties voor de Over-Betuwe in hun onderlinge samenhang nadrukkelijk in beeld worden gebracht.

Arnhem, 16 juli 1990