

343-24

---

Gemeente Nijmegen

---

## Ontwikkelingsschets Nijmegen

Voorlopig standpunt  
Burgemeester en Wethouders  
Gemeente Nijmegen

20 juni 1989

P343-024

---

Gemeente Nijmegen

---

## Ontwikkelingsschets Nijmegen

Voorlopig standpunt  
Burgemeester en Wethouders  
Gemeente Nijmegen



20 juni 1989



## ONTWIKKELINGSSCHETS NIJMEGEN

### Voorwoord

#### Deel I Opdracht en opzet verkenning.

1. Opdracht.
  - 1.1 Probleemstelling.
  - 1.2 Opdrachtstelling.
2. Verantwoording opzet van de verkenning.
  - 2.1 Het gevolgde pad.
  - 2.2 Aard van de verkenning.

#### Deel II Structuurbeelden voor de langere termijn.

3. Ruimtelijke strategie en stedelijk knooppunt.
  - 3.1 De beleidsinzet voor stedelijk knooppunt.
  - 3.2 Kwaliteit van de dagelijkse leefomgeving en verstedelijking.
  - 3.3 Strategische lijnen voor ruimtelijke ontwikkelingen regio Nijmegen.
4. Structuurbeelden voor verstedelijking.
  - 4.1 Inleiding.
  - 4.2 Onderleggers.
  - 4.3 Drie structuurbeelden.
  - 4.4 Toetsing aan strategische lijnen.
  - 4.5 Voorlopige conclusies.

#### Deel III Oplading en toetsing structuurbeelden: welke behoeftetrends, welke locaties en wat zijn ze waard?

5. Behoeftetrends, taken en ruimtevraag.
  - 5.1 Behoeftte-ontwikkeling wonen.
  - 5.2 Vraag naar bedrijfsterreinen.
  - 5.3 Ontwikkeling van centraal-stedelijke voorzieningen.
  - 5.4 Behoeftte aan recreatieve voorzieningen, met name in stedelijke uitloopgebieden.
  - 5.5 Mobiliteit en verkeersvoorzieningen.
  - 5.6 Groei- en milieuvorwaarden.
  - 5.7 Behoeftte-ontwikkelingen en marktverhoudingen.
6. Selectie, waardering en afweging van locaties voor stedelijke groei.
  - 6.1 Mogelijke woningbouwlokaties binnen de structuurbeelden en hun waarde.
  - 6.2 Mogelijke bedrijfsterreinlokaties binnen de structuurmodellen en hun waarde.
  - 6.3 Mogelijke zônes voor recreatief (mede-)gebruik in het open gebied van de regio Nijmegen.
  - 6.4 Overlappingsen van ruimtelijke claims voor wonen, werken en recreëren?
7. Ontwikkelingsschets voor de middellange en lange termijn.

Deel IV Taakstelling en fasering.

8. Faseringsnoodzaak en taakstellingen.

8.1 Continuïteit in het woningaanbod en  
productdifferentiatie.

8.2 Continuïteit in het aanbod van bedrijfsterreinen  
voor diverse marktsegmenten.

Deel V Samenvatting.

Deel VI Bijlage.

**DEEL 1**  
**OPDRACHT EN OPZET VERKENNING**



VOORWOORD.

Reeds een en andermaal hebben wij in het recente verleden gewag gemaakt van de ruimtelijke problematiek van de stad Nijmegen. Wij hebben daarbij aangegeven dat binnen de grenzen van deze gemeente onvoldoende mogelijkheden aanwezig zijn om te voldoen aan de behoefte aan wonen, werken en recreëren nu en in de toekomst. Reeds halverwege de jaren negentig zal deze problematiek zich nadrukkelijk manifesteren in een tekort aan lokaties voor woningbouw en werkgelegenheid. Daarnaast vraagt de aanwijzing van Arnhem en Nijmegen als stedelijk knooppunt om een strategie teneinde adequaat en met bundeling van krachten inhoud te kunnen geven aan de taakstelling, zoals neergelegd in de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening.

Dit gegeven heeft ertoe geleid dat wij intern de opdracht hebben gegeven een studie te verrichten naar de meest gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de stad in de toekomst. Dat daarbij zoveel mogelijk rekening is gehouden met de ruimtelijke ontwikkeling in de nabuurgemeenten, voorzover deze bekend waren, spreekt voor zich.

Het resultaat van deze studie is neergelegd in deze ontwikkelingsschets, welke een ruimtelijke strategie bevat om genoemde vraagstukken tot een evenwichtige oplossing te brengen.

Nadrukkelijk wijzen wij erop dat het in deze gaat om een voorlopige standpuntbepaling van ons college. Wij beogen daarmee enerzijds een bijdrage te leveren aan de door Gedeputeerde Staten van Gelderland in voorbereiding genomen selectieve ontwikkelingsschets voor het stedelijk knooppunt Arnhem-Nijmegen anderzijds om tot overleg te komen met de meest betrokken nabuurgemeenten.

Er van uitgaande dat in de komende maanden voldoende informatie beschikbaar zal komen en uitwisseling van standpunten zal plaatsvinden in het najaar onderwerp van beraad te doen zijn in de raad.

BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN  
N I J M E G E N,

DE SECRETARIS,





## 1. OPDRACHT REGIONALE STRUCTUURMODELLEN.

### 1.1 Probleemstelling.

De volgende ontwikkelingen zijn in de gemeente Nijmegen op dit moment zichtbaar:

- tekort aan lokaties om aan de vraag naar stedelijk wonen te voldoen;
- schaarste aan hoogwaardig (lees: stedelijk) bedrijfsterrein, waarvoor nu al een lokatie-onderzoek loopt (Grontmij);
- groeiende zorg voor behoud en herstel van milieukwaliteiten in en rond de stad;
- de noodzaak van extra-infrastructuur ter overbrugging van de Waal;
- claims om tot recreatieve verblijfskwaliteiten te komen in zones direct grenzend aan de stad (stedelijke uitloopgebieden).

De aanwijzing tot stedelijk knooppunt houdt nieuwe taakstellingen in die onder meer tot intensivering van de vraag naar ruimte zal (kunnen) leiden. Versterkte economische groei stimuleert de vraag naar ruimte voor werken, wonen en infrastructuur.

Behoefte is aanwezig om inzicht te krijgen in een gewenste regionale structuur voor de langere termijn:

- vigerende plannen, waaronder het Nijmeegs structuurplan, voorzien niet (voldoende) in deze maatschappelijke vraag;
- voorkomen moet worden dat problemen, taken ieder voor zich ingevuld gaan worden, zonder een verantwoorde belangenafweging;
- voorzien moet worden in ruimte voor ontwikkelingen na 2000;
- het totaalbeeld en de totaalstructuur dient van hoog niveau te worden, om de dagelijkse leefkwaliteit en leefmilieu van de bevolking te waarborgen en een attractief vestigingsprofiel te behouden, c.q. te verbeteren.

### 1.2 Opdrachtstelling.

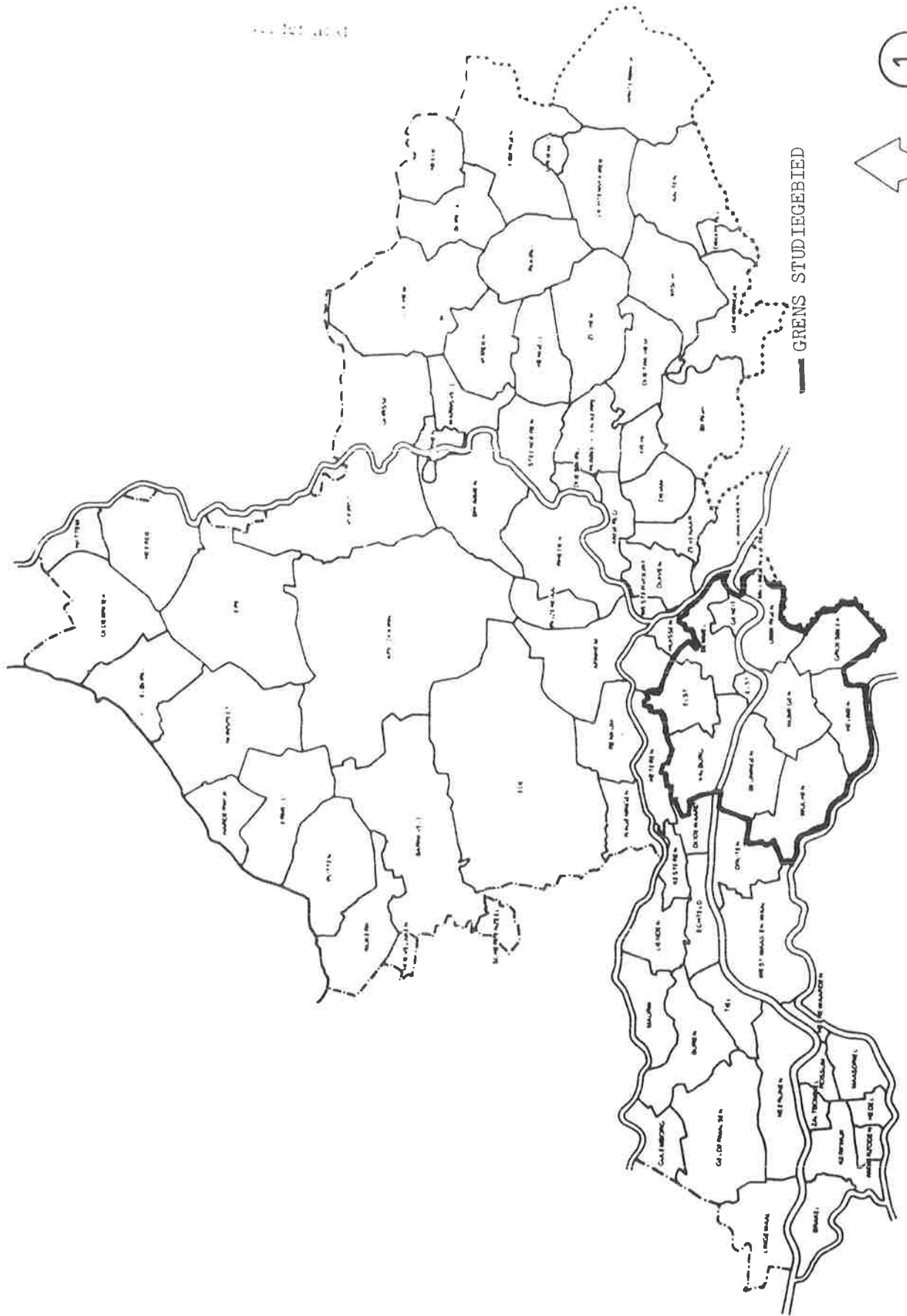
Het College van Burgemeester en Wethouders heeft opdracht verstrekt tot het doen opstellen van regionale ruimtelijke structuurmodellen, ter verkenning van mogelijkheden en wenselijkheden.

Essentie van de opdracht is:

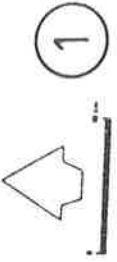
- in een qua inzet beperkte operatie relevant materiaal op tafel te brengen;
- op basis van dit materiaal kan het College tot een eerste overweging komen (aanscherpen van gewenste ontwikkelingslijnen) en tot eventuele opdrachten voor verdere uitlijning en onderbouwing;
- op basis van deze eerste afweging en verdere aanscherping heeft het College een referentiekader waaraan afzonderlijke ontwikkelingen en claims beoordeeld kunnen worden.

Daarnaast heeft het College van Burgemeester en Wethouders tijdens de behandeling van de M.J.B. 1989/1992 aan de Raad een notitie in het vooruitzicht gesteld die voornoemde problematiek aan de orde stelt.

Hieronder wordt de opdracht verder uitgewerkt en de resultaten gepresenteerd. De begrenzing van het studiegebied staat op kaart 1.



GRENS STUDIEGEBIED



## 2. VERANTWOORDING OPZET VAN DE VERKENNING.

### 2.1 Het gevolgde pad.

Om te voorkomen dat ruimteproblemen op korte termijn met te weinig zicht op lange-termijnopties worden opgelost zijn de volgende stappen gezet:

- welke ruimtelijke strategie biedt ruimte aan uitdagingen en taakstellingen die voortvloeien uit het concept stedelijk knooppunt; in hoofdstuk 3 worden primaire doelen en strevingen geformuleerd en vervolgens in hoofdstuk 4 geconfronteerd met een drietal ruimtelijke structuurbeelden voor de lange termijn;
- welke ruimte en potenties bezitten die structuurbeelden, gelet op trends, resp. taakstellingen in de vraag naar wonen, werken en recreëren en behoud van milieukwaliteiten (hoofdstuk 5);
- welke lokaties voor groei zijn aan te wijzen binnen structuurbeelden en wat zijn ze waard, gelet op allerlei belangen zoals landschap, milieu, landbouw, bereikbaarheid met openbaar vervoer/fiets, etc. (hoofdstuk 6);
- welk structuurbeeld biedt als ruimtelijke strategie en als oplossingsmodel de beste aanknopingspunten (hoofdstuk 7);
- welke taakstellingen voor de middellange termijn houdt voornoemde in, gelet op de voorbereidingstijd van nieuwe lokaties (hoofdstuk 8).

### 2.2 Aard van de verkenning.

Het werkproces heeft het karakter gehad van een strategische verkenning van de gewenste toekomstige verstedelijking in de regio Nijmegen. Het gaat om hoofdlijnen; niet alle aspecten zijn belicht.

Hoe moet men de resultaten van deze verkenning zien:

- inzicht in het gewenste ruimtelijk totaalbeeld dat goed, liefst nog beter moet worden; een ruimtelijk rommelige regio is geen promotiefactor en tast de leefkwaliteit van de regionale bevolking aan;
- inzicht in zones waar (stedelijke) groei volgens belangrijk criteria moet kunnen plaatsvinden, en zones waar dat bij voorkeur niet moet gebeuren;
- inzicht in de faseringsproblematiek.

Na vaststelling van de gewenste hoofdlijnen zullen uitwerkingsvraagstukken beantwoord worden.



**Deel II**

**Structuurbeelden voor de langere termijn**



3. RUIMTELIJKE STRATEGIE EN STEDELIJK KNOOPPUNT.

3.1 De beleidinzet voor stedelijke knooppunten.

De aanwijzing van Arnhem-Nijmegen tot stedelijk knooppunt en als onderdeel stedenring Centraal-Nederland houdt in dat dit gebied een bijdrage dient te leveren in de ontplooiing van het economisch kerngebied van Nederland.

Via het ruimtelijk beleid zullen daartoe voorwaarden geschapen moeten worden en wel voor de langere termijn. Voor bestuurders en investeerders moeten immers garanties aanwezig zijn voor continuïteit (zie blz. 98 IVe nota).

Welke doelen en strevingen zijn vervat in het concept stedelijk knooppunt die vragen om ruimtelijke voorwaarden en strategievorming:

- in de IVe nota heeft het begrip "vestigingsklimaat" een sleutelbetekenis; om mee te kunnen komen in internationale ontwikkelingen wordt grote waarde toegekend aan een attractief stedelijk vestigingsklimaat; op dit punt zullen Nederlandse steden vergeleken worden met andere (Europese) steden;
- om topniveau's te kunnen garanderen acht de regering kieskeurigheid geboden; steden die goede vertrekpunten bezitten en/of kansrijk zijn, krijgen extra stimulansen (stedelijk knooppunt);
- bij de keuze van die steden is gelet op:
  - \* gunstige ligging in een infrastructuur netwerk;
  - \* aanwezigheid van kansrijke bedrijfssectoren;
  - \* hoog voorzieningenniveau met bijbehorend draagvlak (medisch, cultureel, kenniscentra, commerciële- en zakelijke diensten, etc).

Vervlechting van deze factoren tot een attractief vestigingsmilieu is geboden;

- vanuit de technologische invalshoek is "functionele complexvorming" van strategische belang; dat wil zeggen een klimaat van gespecialiseerde bedrijven in een netwerk van toelevering en uitbesteding van activiteiten en diensten;
- vanuit een totaal-benadering van het vestigingsklimaat is kwaliteitsverhoging van publieke en commerciële voorzieningen en het aanbieden van een goed woonklimaat van strategische betekenis.

Voor de knooppunten die onderdeel uitmaken van de stedenring Centraal-Nederland worden extra accenten toegevoegd:

- een nog sterkere betrokkenheid in de internationalisering van de economie;
- een topositie waar het gaat om transport, distributie, logistiek en telematica;
- versterking van de onderlinge verbindingen en met knooppunten buiten de stedenring;
- versterking van de economische verscheidenheid, met kansen voor distributie, handel, diensten, moderne industrie;
- behoud van de ruimtelijke verscheidenheid door tegengaan van ongewenste verstedelijking en suburbanisatie, door kwaliteitsverbetering van open gebieden en het aanbieden van een verscheidenheid aan woonmilieus;
- een ondersteunend milieubeleid om de nadelen van verstedelijking en mobiliteit terug te dwingen.



Ten aanzien van het knooppunt Arnhem-Nijmegen worden geen specifieke uitspraken gedaan over de gewenste verstedelijkingsrichting aldaar. Op de integratiekaart staat wel een symbool voor "open ruimte", respectievelijk "open ruimte tussen stadsgewesten". Blijkens uitlatingen van de zijde van de provincie dient dit structuurprincipe afgewogen te kunnen worden tegen verstedelijkingsopties.

### 3.2 Kwaliteit van de dagelijkse leefomgeving en verstedelijking.

De IVE Nota geeft onder de beleidskeuzen voor de dagelijkse leefomgeving algemene principes voor verstedelijking en stedelijke inrichting:

- gericht op bundeling van woon-, werk en recreatiegebieden in of zo dicht mogelijk bij steden;
- in ernstige mate wordt rekening gehouden met de mogelijkheid tot aansluiting op openbaar vervoer;
- aandacht wordt gevraagd voor het tegemoet komen aan een te verwachten grotere verscheidenheid in leefstijlen en vraag naar uiteenlopende woonmilieus;
- zorg moet besteed worden aan de kwaliteit van de openbare ruimte binnen de stad maar ook bij de stadsranden (groene longen in de stad, recreatieve verbindingsozones, etc.).

Onder de noemer van kwaliteitsversterking wordt een relatie gelegd tussen stedelijke vernieuwing en uitbreiding. In paragraaf 3.5 in de IVE Nota over "Steden in beweging", wordt het strategisch belang van stedelijke vernieuwing en expansie in binnensteden en stadscentra onderkend. Deze gebieden kunnen een aantrekkelijk vestigingsklimaat blijven bieden voor economische, sociale en culturele activiteiten en voor het wonen. De ontwikkeling van binnensteden moet het mobiliteitsvraagstuk echter niet verzwaren. Woon- en werklokaties moeten op elkaar afgestemd worden, zodat de binnenstad ook met de fiets en openbaar vervoer vanuit nieuwe, grotere woonlokaties bereikbaar zal zijn.

Uit deze te behartigen belangen vloeien de volgende beleidslijnen voort:

- geschikte lokaties voor sociale- en vrije-sectorbouw in en aansluitend op de centrale steden in de stadsgewesten zullen in een gunstige concurrentiepositie worden gebracht (grondkosten-subsidies);
- woon- en werklokaties met een gunstig mobiliteitsprofiel voor zowel fiets, openbaar vervoer als auto worden geprefereerd; overigens wordt in de Nota erkend dat bedrijfsterreinen in de praktijk vaak "autolokaties" zullen zijn (profiel C);
- woonlokaties met een gunstig bereikbaarheidsprofiel (fiets, openbaar vervoer) ten opzichte van de binnenstad hebben de voorkeur;
- lokaties voor wonen en recreatie moeten in onderlinge samenhang ontwikkeld worden, vanuit een perspectief van kwaliteitsverhoging van de openbare ruimten en mobiliteitsbeperking.

### 3.3 Strategische lijnen voor ruimtelijke ontwikkelingen regio Nijmegen.

Vanuit het voorgaande kunnen de volgende algemene conclusies worden getrokken:

- het scheppen van een "vestigingsklimaat" op het gewenste niveau vraagt om een totaal-aanpak van ontwikkelingen op het gebied van wonen, werken, verzorging, recreëren en infrastructuur; bij de huidige ontwikkeling dreigt al stagnatie in de negentiger jaren door beperkte ruimtelijke capaciteiten; bestuurskracht, een sterk financieel draagvlak voor benodigde investeringen en een eenheid in planologisch handelen, op basis van verantwoorde afwegingen, zijn geboden in die zones waarin de gewenste verstedelijking geleid zal moeten worden;
- ontwikkelingen in de regio moeten mede gestuurd en getoetst worden vanuit een actief milieubeleid dat op beperking en preventie van milieubelasting is gericht;
- omdat de ontplooiing van knooppunten er een is van lange adem, zal de ruimtelijke strategie dezelfde ruime horizon moeten bezitten; met andere woorden het scheppen van potentiële ontwikkelingsruimte, tot ver in de 21e eeuw.

Af te leiden richtlijnen voor verstedelijking in de regio Nijmegen:

- ruimte bieden voor bedrijfsterreinen op lokaties die aantoonbaar meedelen in het vestigingsklimaat, dat wil zeggen uitbreiding van nu al goedlopende bedrijfsterreinen en nieuwe hoogwaardige lokaties (functionele complexvorming);
- geen ruimte bieden voor vestigingsmogelijkheden van bedrijven met een zware milieubelasting;
- ruimte bieden voor woonmilieus voor uiteenlopende doelgroepen (leeftijden), met behoud van een positief beeld van de regio als woongebied dat immers een van de sterke punten moet zijn in de concurrentie met andere stedelijke gebieden; indien in of zo dicht mogelijk bij het stedelijk gebied goede woonmilieus gecreëerd en ontsloten kunnen worden met openbaar vervoer van stedelijk niveau, waarbij landschaps- en milieubaarden ontzien worden gaat dáár de voorkeur naar uit;
- ruimte bieden voor een infrastructuur van hoog niveau (rail, water, weg) voor relaties met andere knooppunten (nationaal, internationaal);
- voor beheersing van de mobiliteit binnen de regio moeten voorwaarden aanwezig zijn voor het zoveel mogelijk kunnen gebruiken van openbaar vervoer en de fiets (energie en milieubeleid!);
- behoud, zo mogelijk versterking van een aantrekkelijke afwisseling van open en verstedelijkte ruimte, met bescherming van waardevolle landschappen en ecologische milieus;
- versterking van de kwaliteit en recreatief (mede-)gebruik van de openbare ruimte bij stadsranden en bij stedelijke uitbreidingen;
- zodanige geleiding van de verstedelijking dat optimale voorwaarden voor een hoog voorzieningenniveau ontstaan (commerciële- en publieke voorzieningen); draagvlakversterking behoort bij die condities; binnen deze richtlijn bijzondere aandacht voor de positie van de Nijmeegse binnenstad als zwaartepunt van huidige en toekomstige voorzieningen.

De relatie Arnhem - Nijmegen in het stedelijk knooppunt wordt als volgt gezien:

- Arnhem - Nijmegen is als stedelijk knooppunt het meest gediend met een versterking en niveauverhoging van de steden zelf, waar zinvol ook via specialisaties en taakverdeling; deconcentraties die de kwaliteit van de steden afvlakken dragen daartoe niet bij; ook uitbreidingen in het gebied tussen Arnhem en Nijmegen moeten vanuit dat perspectief beoordeeld worden;

- het tussengebied kan extra vestigingsvoordelen bieden voor nieuwe voorzieningen die een draagvlak op Midden-Gelders/landsdeel-niveau behoeven en moeilijk of bij voorkeur niet in een stedelijk milieu passen.

#### 4. STRUCTUURBEELDEN VOOR VERSTEDELIJKING.

##### 4.1 Inleiding.

In dit hoofdstuk worden enkele ruimtelijke structuurbeelden geschetst en getoetst, welke tot doel hebben inzicht te verschaffen over de manieren waarop tot diep in de volgende eeuw vorm gegeven zou kunnen worden aan een voortgaand verstedelijkingsproces. Deze oriënterende verkenningen zijn geboden, omdat de stad niet bij machte is om binnen haar grenzen forsere groeiverwachtingen op te vangen, dan waarvan tot nu toe werd uitgegaan. Bovendien blijkt de intensivering binnen de stad minder eenvoudig dan eertijds werd verwacht. Zowel op het terrein van woningbouw als op dat van de bedrijven gaan zich bij ongewijzigd beleid kwantitatieve en kwalitatieve schaarstesituaties aftekenen in de loop van de jaren '90.

Inhakende op de patronen en discussies uit het verleden hebben de ruimtelijke structuurbeelden het karakter van contrastbeelden. Deels sluiten zij aan bij het uitwaaiierende verstedelijkingsproces zoals we dat in de jaren '70 hebben gekend (versterking suburbane kernen), andere beelden appelleren aan de filosofie van de compacte stad; door bundeling van functies en concentratie van bevolking de mobiliteitsgroei binnen de perken houden en anderzijds waarborgen scheppen voor voldoende draagvlak voor het instandhouden van de stedelijke infrastructuur. Een infrastructuur die functioneert voor stad en regio.

In paragraaf 4.3 worden drie structuurbeelden beknopt beschreven:

1. satellietmodel;
2. concentratiemodel;
3. vingermodel.

De globale ruimtelijke structuurbeelden worden in paragraaf 4.4 getoetst aan de strategische lijnen en uitgangspunten zoals in paragraaf 3.3 omschreven. Aan de hand hiervan wordt in paragraaf 4.5 geconcludeerd welke beelden het meest hierbij aansluiten.

##### 4.2 Onderleggers.

Vooraf laten zich een aantal zones aanwijzen die in alle structuurbeelden op grond van landschappelijke waarden, recreatieve kwaliteiten en een herkenbare ruimtelijke regionale structuur bij voorkeur niet voor stedelijke groei in aanmerking komen:

- het gaat om de zuid- en oostflank van de regio (beboste stuwvalgebied en het Ooypoldergebied), tweedens het beboste stuifduinengebied van de Hatertse Vennen en het rivierlandschap van de Maas (gebied tussen Heumen en Nederasselt) en derdens het open gebied tussen Wychen en Beuningen (komgrondenlandschap en het gebied tussen Hernen en Bergharen);
- in het streekplan Midden-Gelderland is tevens aangegeven dat het landelijk gebied tussen Arnhem en Nijmegen deels een bufferfunctie heeft in het verstedelijkte Midden-Gelderland. Volgens de IVe Nota zal de over-Betuwe mogelijkheden moeten kunnen bieden voor verdere ontwikkeling met behoud overigens van een open ruimte tussen het Arnhemse en het Nijmeegse. In de structuurbeelden wordt aangegeven op welke wijze hieraan vorm zal worden gegeven.

4.3 Drie structuurbeelden.

Ad 1. Satellietmodel.

Is de stad uitgebouwd dan zal de verdere groei worden ondergebracht in suburbane kernen, als Elst, Beuningen, Wychen, Malden en Groesbeek. Uitbouw van het wonen in Nijmegen blijft beperkt tot datgene wat binnen het stadslichaam zelf kan worden opgevangen, de uitbouw Elshof aan de zuidzijde. Vertrekpunten zijn voor dit model: het zoveel mogelijk uitbouwen van de potenties van bestaande kernen en het waarborgen dat in de directe nabijheid van de stad een zo gevarieerd mogelijk landschap aanwezig blijft, dat als stedelijk uitloopgebied kan fungeren. Hoewel het draagvlak voor stedelijke centrumfuncties groter wordt, draagt dit model niet bij tot een beperking van de mobiliteit en tot een versterking van het stedelijk wonen.

Ad 2. Concentratiemodel.

De stedelijke groei en de daarmee verband houdende ruimtebehoefte wordt in dit model ondergebracht in de directe omgeving van de stad en wel daar waar dat voor de opbouw en de structuur van de stad het meest optimaal is. De huidige excentrische ligging van de binnenstad maakt een voorwaartse uitleg gewenst. Overal waar dat maar enigszins verantwoord mogelijk is vindt uitdijning plaats. Nadruk ligt dan ook op het ten noorden van Nijmegen gelegen Over-Betuwegegebied. Een sterke ontwikkeling van Lent betekent een belangrijke ondersteuning van de dan centraal gelegen Nijmeegse binnenstad. Gezien de omvang zal dit noordelijke stadsdeel een duidelijk stedelijk karakter moeten krijgen, zowel in stedenbouwkundig als in functioneel opzicht (stedelijk wonen, voorzieningen, infrastructuur, economische functies enz.). Mobiliteitsbeheersing is een stuwend principe voor dit model, hoewel hiervoor wel belangrijke infrastructurale werken nodig zullen zijn. Een extra Waaloverschrijdende verbinding tussen de bestaande stadsbrug en de 2e Waalbrug (Beuningen/Weurt) is een vereiste evenals adequate fietsverbindingen.

Ad 3. Vingermodel.

In dit model wordt de stedelijke ontwikkeling (wonen, werken) geconcentreerd in een drietal vingervormige zones, te weten Lent- Elst, Wychen en Malden/Molenhoek. Door werklokaties te situeren tussen Weurt en Beuningen ontstaat hier ook een vinger. Daar de nadruk ligt op een zo optimaal mogelijke benutting van lijnen van openbaar vervoer, worden nieuwe uitbreidingen geprojecteerd in de nabijheid van bestaande of nieuw te ontwikkelen stations. Gezegd zij dat het gebruik van de rail niet overal voor de hand ligt. Bij Malden-Molenhoek als ook bij Beuningen-Ewijk zal een systeem van verlengd stedelijk busvervoer de "drager" moeten zijn.

2

VERSTEDELIJK GEBIED

ONTWIKKELINGSRICHTING  
WONEN

B  
NIEUWE BEDRIJFS -  
TERREINEN LOCATIES

NIEUWE BRUG



SATELLIETMODEL

3

VERSTEDELIJK GEBIED



ONTWIKKELINGS -  
RICHTING WONEN



B NIEUWE BEDRIJFS -  
TERREIN - LOCATIES

B

NIEUWE BRUG



EXTRA VERBINDING



CONCENTRATIEMODEL



4

VERSTEDELIJK GEBIED



ONTWIKKELINGS -  
RICHTING WONEN

B

NIEUWE BEDRIJFS -  
TERREINEN LOCATIES



NIEUWE BRUG

VINGERMODEL



Ook in dit model is een belangrijke uitbouw van de stad ten noorden van de Waal, zodat een sterke ondersteuning van de Nijmeegse binnenstad en de stedelijke centrumfuncties wordt gewaarborgd. In dit opzicht komt dit model overeen met het concentratiemodel. Daar staat echter tegenover dat het minder eenzijdig is toegespitst op een uitbouw van het stedelijk wonen. Benutting van lijnen van het openbaar vervoer als structurerend principe moet niet alleen doorklinken in de situering van nieuwe woongebieden maar -waar mogelijk- dient ook de uitbouw van werkgebieden, voorzieningen enz. in dit perspectief gezien te worden. Ook de ruimtelijke organisatie van de stad zal te zijner tijd een omvorming en bijsturing kunnen behoeven.

De kaartbeelden geven een globale indruk van de opbouw van het stedelijke gebied volgens de drie concepties.

4.4 Toetsing aan strategische lijnen.

	Satelliet- model	Concentratie- model	Vingermodel
1. Mobiliteit	+	+	++
- openbaar vervoer	-	++	+
- fietsrelaties	-	++	+
2. Verscheidenheid in woonmilieus	+	-	+
3. Mogelijkheid voor stedelijk wonen	--	++	+
4. Draagvlakversterking centrale stad	-	++	+
5. Conditie voor econ. ontwikkeling	-	+	+
6. Afwisseling open- en bebouwde gebieden/ randwerking	++	-	+
7. Voorwaarden voor bestuurskracht	--	++	-
Noodzaak extra Waalverbinding tussen bestaande stadsbrug en 2e Waalbrug bij Beuningen Weurt	neen	ja	neen

4.5 Voorlopige conclusies.

Van de drie structuurbeelden verdienen concentratiemodel en vingermodel duidelijk de voorkeur boven het satellietmodel. In het satellietmodel zijn de mogelijkheden voor het stedelijk wonen te beperkt aanwezig, terwijl ook aan een ander fundamenteel principe -de mobiliteitbeheersing- onvoldoende vorm gegeven kan worden. Omdat de stedelijke ontwikkeling plaatsvindt op meerdere plaatsen buiten de centrale stad is de invloed die zij op de uitgroei kan uitoefenen gering. Daarentegen zal de stad wel zorg moeten dragen voor de stedelijke centrumfuncties die moeten functioneren voor stad en regio. In een zich verder versterkende regio zal het centrum van de stad ten alle tijde moeten meegroeien. Ontwikkeling van voorzieningen-centra elders in stad of regio zal tot een verscherping van de concurrentiepositie kunnen leiden. De mogelijkheden van het Nijmeegse stadscentrum om zich in kwalitatieve zin nader te profileren worden al gehandicapt door de geografisch excentrische ligging. Vanuit een oogpunt van economische ontwikkeling, draagvlak-versterking van de centrale stad en van bestuurskracht moet het satellietmodel dan ook laag gewaardeerd worden. Het zou kunnen voldoen als een regionaal "afbouwmodel", in een situatie met weinig stedelijke dynamiek.

Het concentratiemodel biedt grote mogelijkheden voor de versterking van het Nijmeegse stadscentrum.

Deze substantiële bijdrage aan de versterking van de positie van de binnenstad, de mogelijkheid om het noordelijke stadsdeel niet alleen op het vlak van het wonen maar ook in economisch opzicht op te laden en de mogelijkheden van mobiliteitsbeheersing maken dit model erg aantrekkelijk.

Door de bundeling van nieuwe stedelijke ontwikkelingen in één gebied biedt het in principe ook een gunstiger uitgangssituatie in bestuurlijk opzicht.

Hoewel het vingermodel op meerdere punten gunstig scoort (verscheidenheid woonmilieus, afwisseling beboude en onbeboude gebieden) zal het in de praktijk een uiterst ambitieuze opgave zijn om het op de infrastructuur van het openbaar vervoer afgestemde lineaire concept, zodanig uit te werken dat het meer is dan een vormconcept.

De confrontatie van structuurbeelden met strategische lijnen levert de volgende tussentijdse conclusie op:

Voor de sturing van het stedelijk proces en de versterking van de stad als stedelijk knooppunt biedt het satellietmodel onvoldoende houvast. De sprong over de Waal kan niet meer uit de weg gegaan worden. Het centrum van de stad is gebaat met een sterke uitbouw in noordelijke richting. Van de onderscheiden structuurbeelden heeft het concentratiemodel de meest positieve kanten, hoewel er wel een extra Waalbrug voor nodig is. Niettemin heeft ook het vingermodel op tal van punten merites.

Hier ligt een keuzesituatie. Om die situatie meer inzichtelijk te maken zijn de structuurbeelden verder getoetst:

- taken en behoeftetrends op de middellange termijn (hoofdstuk 5);
- mogelijkheden voor lokaties voor wonen en werken en wat zijn deze lokaties waard (hoofdstuk 6).

Vervolgens zal in hoofdstuk 7 de balans opgemaakt worden om tot een eindconclusie over het gewenste verstedelijkingsmodel te komen.

1

**Deel III**

**Oplading en toetsing structuur-  
beelden: welke behoeftetrends,  
welke lokaties en wat zijn ze waard**



5. BEHOEFTE-TRENDS, TAKEN EN RUIMTEVRAAG.

5.1 Behoeftte-ontwikkeling wonen (uitkomsten W.M.O. 1988).

Vraag naar stedelijk wonen.

- Evenals uit het W.M.O. 1985 bleek, is nu weer een brede voorkeur voor wonen in de stad aanwezig bij (potentiële) woningzoekenden. Vooral vragers naar duurdere koopwoningen hebben overigens de neiging in meerdere mate buiten de stad een woning te zoeken; zeker wanneer in het stedelijk gebied te weinig wordt tegemoet gekomen aan kwalitatieve voorkeuren.
- Bij de groep pendelaars op Nijmegen blijkt (uit een enquête) ook een potentiële op de stad gerichte vraag te bestaan: met name laagbouw-koopwoningen in een aantrekkelijke woonomgeving. Bovendien heeft een gedeelte van de pendelaars bij voorgaande verhuizingen overwogen naar Nijmegen te komen of daar te blijven. Bij gebrek aan voldoende attractief aanbod heeft men daarvan afgezien.
- Ondanks deze voorkeurpositie verliest Nijmegen jaarlijks inwoners. Vertrekoverschotten zijn groter dan voorspeld (bevolkingsprognose 1986). De uitstroom naar zowel regiogemeenten (woningmarktemigratie) als naar overig Nederland (arbeidsmarkt-emigratie), met name in de leeftijdsklasse 25-40 jaar, is groter dan verwacht. Dit wordt niet voldoende gecompenseerd door binnenkomende stromen (opleidingmigranten, arbeidsmarktimmigranten waaronder voormalige pendelaars).
- Niet alleen het inwonertal loopt terug, ook het sociaal-economisch profiel wordt daardoor eenzijdiger: groeiend aandeel 1 en 2 persoonshuishoudens in opleiding of zonder baan, lager aandeel baanhebbenden en 2 persoonshuishoudens/gezinnen. Dit werkt ook door in de inkomensopbouw. De groep pendelaars heeft bijvoorbeeld een veel sterkere inkomensopbouw dan de Nijmeegse bevolking.
- Oorzaken van deze ontwikkeling liggen in het ontbreken van voldoende mogelijkheden voor woningbouw in de gewenste volumes, differentiatie naar lokaties en type/soort woningen, terwijl de kwantitatieve behoefte sneller is gestegen dan voorzien.

Conclusie.

Hoewel de stad Nijmegen in overheersende mate bijdraagt aan het proces van economisch herstel in de regio Nijmegen, komt dit navenant niet tot uitdrukking in bevolkingsgroei en sociaal-economisch profiel. Daarentegen komen de pluspunten meer dan evenredig in de overige regio terecht. Zonder extra beleidsinspanningen zal het inwonertal terugzakken tot beneden de 145.000.

De behoefte-ontwikkeling stedelijk wonen vóór 2000.

Hoeveel ruimte heeft Nijmegen nodig om aan de vraag naar wonen in de stad te voldoen?

- Indien voldaan moet worden aan de volgende taken

- \* terugdringen van het huidige urgente tekort;
- \* opvang van de stedelijke woningbehoefte, met aftrek van de aantallen die door Beuningen, Wijchen gebouwd worden (overeenkomst);
- \* ruimte scheppen voor opvang van pendelaars; zal ruimte nodig zijn voor 11.500 woningen (1988-2000).
- Volgens recent provinciaal prognosemateriaal zou 10.600 woningen voldoende zijn; behalve een ietwat lagere inschatting van de stijging van de woningbehoefte wordt door de provincie uitgegaan van een ietwat geringer urgent woningtekort (per 1988).
- Tegenover deze behoefte-aantallen is in Nijmegen voor  $\pm$  5.500 woningen capaciteit aanwezig voor uitbreiding van de woningvoorraad (meerjarenplan woningbouw).
- Dat wil zeggen dat voor
  - \* 5.100 (10.600 behoefte, 5.500 capaciteit), danwel
  - \* 6.000 (11.500 behoefte, 5.500 capaciteit)woningen ruimte bijgezocht moet worden.
- De verwachting is dat vóór 2000 nog voor hooguit 1.500 woningen extra capaciteit gevonden kan worden door nu nog niet bekende "inbreidingslokaties" (bijvoorbeeld vrijkomende panden).
- Dat wil zeggen dat voor afgerond
  - $\pm$  3.500 (5.100-1.500), danwel
  - $\pm$  4.500 (6.000-1.500)woningen nieuwe lokaties gezocht moet worden. Lukt dat niet dan zal het aantal woningzoekenden en het vertrek uit Nijmegen op een ongewenst hoog niveau blijven en te weinig ruimte voor opvang van pendelaars bestaan.
- Het is van belang dat de migratiestromen, verhuistrends en samenhang economische ontwikkeling/wonen periodiek gemeten worden.

#### De behoefte-ontwikkeling ná 2000.

Op dit moment is er nog te weinig informatie.

Het gaat om:

- demografische trends (met name vergrijzing) die de groei van de woningbehoefte doen afnemen;
- sociaal-economische trends en taakstellingen die bij invulling van het concept stedelijk knooppunt (zie paragraaf 3.1 t/m 3.3) kunnen leiden tot extra woningbehoefte.

Zou de landelijke trend (nota Heerma) in de periode 2000-2025 ook voor Nijmegen gelden, dan zou voor 7.500 woningen ruimte gevonden moeten worden (dat wil zeggen gemiddeld 300 woningen per jaar). Omdat "inbreidingsmogelijkheden" in de volgende eeuw beperkt worden, zal de behoefte in ieder geval om extra ruimte vragen. Er wordt van uitgegaan dat in die periode voor hooguit 2.000 woningen ruimte voor vergroting van de woningvoorraad door verdichting gevonden kan worden. Extra ruimte is dan nodig voor 5.500 woningen (7.500 - 2.000 woningen).

In de in 1989 te beginnen stedelijke lange termijnverkenningen zal een verdere uitdieping van trends en taakstellingen kunnen plaatsvinden.

In het kader van de ruimtelijke strategie is het noodzakelijk om een zodanige ruimte te scheppen dat de continuïteit in de ontwikkelingen gewaarborgd kan worden (zie paragraaf 3.3).

De kwalitatieve ontwikkeling.

Uit trenddoorrekeningen in het W.M.O., daarbij gelet op de leeftijdsopbouw, huishoudenssamenstelling en individualisering, blijkt dat voor de eerste 10 jaar

- het zwaartepunt moet blijven liggen op laagbouw;
- de vraag naar etagewoningen wel aanwezig blijft maar zeker niet zal domineren (25 à 40%).

Dit stelt dus eisen aan nieuwe lokaties: het kunnen realiseren van laagbouwmilieus voor uiteenlopende sociaal-economische doelgroepen, naast centraal-stedelijk inbreidingslokaties met etagebouw.

Van groot belang is dat in iedere periode een naar doelgroepen gedifferentieerde woningproductie gegarandeerd wordt.

5.2 Vraag naar bedrijfsterreinen.

Conclusies uit het "Onderzoek bedrijfsterreinen" (gemeente Nijmegen 1987) zijn nog steeds actueel:

- De belangstelling voor Bedrijvenpark Lindenholt is groot; Westka-naaldijk en Winkelsteeg zijn nagenoeg vol: er moeten nieuwe terreinen ontwikkeld worden voor geacquireerde, hoogwaardige bedrijvigheid.
- Hoogwaardige bedrijven vertonen een duidelijke voorkeur voor stedelijke lokaties; uitbreiding van de bestaande stedelijke terreinen heeft een voorkeur.
- Er moeten ook goede terreinen zijn voor de overige bedrijvigheid; er bestaat zeker in de sectoren transport en distributie en "footloose" bedrijvigheid behoefte aan terreinen; de regiogemeenten moeten een groot deel van deze behoefte bevredigen in de toekomst; in Nijmegen dienen zich slechts "stofkamlokaties" aan, welke overigens beslist ontwikkeld moeten worden.
- Voorts is er ruimte nodig voor de (overige) lokale vraag: uitbreidings- en verplaatsingsplannen van zittende bedrijvigheid.
- Milieuhinderlijke bedrijven, i.c. A-inrichtingen, hebben de afgelopen jaren nauwelijks/geen interesse getoond voor de regio Nijmegen. Ook naar de toekomst is de behoefte onzeker, zo niet twijfelachtig.

De ontwikkeling van de behoefte aan bedrijfsterreinen is voor de korte en middellange termijn (negentiger jaren) in het "Onderzoek bedrijfsterreinen" aangeduid. Gezien de sociaal-economische ontwikkeling en het feitelijk uitgiftetempo werd in deze nota er vanuit gegaan dat de gemiddelde uitgifte van bedrijfsterreinen in de periode 1977-1986 tot 2000 gecontinueerd kan worden. De feitelijke situatie in 1987, 1988 en de vooruitzichten voor 1989 bevestigen deze conclusie inmiddels. Ook het in opdracht van de Bedrijfsregio in uitvoering zijnde lokatie-onderzoek bedrijfsterreinen in de regio Nijmegen gaat uit van deze behoefte-aanname (rapportage fase 1, blz. 2 en 3).



Dit betekent voor het gebied van de Bedrijfsregio en Elst een uitgifteniveau van ± 12 ha per jaar en voor de ruimere regio (zie verderop) ± 15 ha jaarlijks. Bovendien is er uitzicht gekomen op acquisitiemogelijkheden van zeer grootschalige hoogwaardige bedrijven.

Dit leidt tot de volgende vraag-aanbodsituatie:

- Voor de periode tot 2000 is trendmatig nog zo'n 160 à 170 ha terrein nodig, waarbij de bovengenoemde vraagsegmenten bediend moeten kunnen worden. Ten behoeve van "trenddoorbrekende" acquisitie van zeer grootschalige hoogwaardige bedrijvigheid moet over een ruime buffer aan vestigingsmogelijkheden daar bovenop beschikt kunnen worden. Daarvoor dient permanent ± 50 ha daartoe geschikt en op korte termijn uitgeefbaar terrein in portefeuille aanwezig te zijn.
- Confronteren we de behoefte met het huidige aanbod, dan kan slechts geconcludeerd worden dat het aanbod aan stedelijke terreinen -welke ook geschikt zijn voor niet-lokale bedrijvigheid o.g. de acquisitie- slechts toereikend is voor enkele jaren. Indien er op korte termijn een belangrijke acquisitie plaats zou vinden, dan is de koek praktisch op. Bij grote bedrijven moet onmiddellijk al nieuw aanbod gezocht worden. Het aanbod aan regionale terreinen lijkt voldoende voor de komende 5 à 10 jaar. Recente gegevens duiden erop dat ook hier mogelijk sneller een schaarste-situatie gaat ontstaan (voor 1995).

	Gerealiseerde behoefte '77-'87	Reserve per 1-1-1988	Geschatte reserve per 1-1-1989**)
Nijmegen	72 ha 46%	46 ha 28%	36 ha 26%
Beuningen	17 ha	9 ha	4 ha
Wijchen	21 ha	33 ha*)	31 ha*)
Elst	11 ha	41 ha	40 ha
Subtotaal	49 ha 31%	83 ha 50%	75 ha 53%
Druten	10 ha	17 ha	16 ha
Groesbeek	4 ha	6 ha	6 ha
Heumen	8 ha	4 ha	1 ha
Millingen	1 ha	1 ha	1 ha
Valburg	7 ha	5 ha	4 ha
West Maas en Waal	7 ha	3 ha	2 ha
Subtotaal	37 ha 23%	36 ha 22%	30 ha 21%
Totaal	158 ha 100% (bron: Prov. enquête)	165 ha 100% (bron: prov. enquête)	141 ha 100% (schatting EZ)

\*) De Loonse Waard met 54 ha is hier buiten beschouwing gebleven.

\*\*\*) De grondreserves zijn exclusief uitbreidingen welke (hooguit) in de planvormende fase verkeren; voorziene uitbreidingen per 1 januari 1989 zijn Schoenaker 2e fase (25 ha), Sluisweg-Heumen en een enkele stofkamlokatie in Nijmegen.

In de periode na 2000 nemen de onzekerheden over de behoefte aan bedrijfsterreinen toe. Demografische ontwikkelingen (stabilisering beroepsbevolking) geven aanleiding te veronderstellen dat de groei van de terreinbehoefte ook zal gaan afnemen. Economische taakstellingen (acquisitie, functionele complexvorming) kunnen weer een behoefteverhogend effect hebben. Effecten van een verdergaand milieubeleid zijn nog niet te traceren. Evenals voor de woningbehoefte zal ook hier in het lange termijn verkenningen-project een verdere uitdieping plaats kunnen vinden. Uitgegaan wordt van de volgende indicaties:

- Een dalende trendlijn, zoals te zien bij de woningbehoefte, wordt waarschijnlijker geacht dan een continue trend. Indien het uitgiftetempo vanaf een regionaal niveau van 15 ha jaarlijks (vóór 2000) tendeert naar een verzadigingspunt rond 2025, waarbij nieuwe ontwikkelingen grotendeels op bestaande terreinen gehuisvest zouden kunnen worden, dan is na 2000 circa 180 ha aanvullend nodig.
- Een markt functioneert alleen goed bij een ruim en voldoende gedifferentieerd aanbod. Verschillende marktpartijen kunnen zo tevreden worden gesteld. Dit geldt ook voor de "bedrijfsterreinenmarkt" voor de langere termijn.

Vóór en ná 2000 dient tesamen indicatief derhalve  $\pm$  350 ha netto-bedrijfsterrein gereserveerd te worden (170 ha + 180 ha), waarbij vóór 2000 ook beschikt moet kunnen worden over een buffercapaciteit voor acquisitie van zeer grootschalige hoogwaardige bedrijvigheid en na 2000 de onzekerheden toenemen. Gezien de voorbereidingstijd van lokaties is het niettemin van belang ook voor de langere termijn ruimtelijke flexibiliteit te behouden, zodat gewenste sociaal-economische ontwikkelingen niet door voortdurende terreinschaarste afgeremd worden.

Boven op de reserves (netto  $\pm$  140 ha in de regio) en binnenkort in ontwikkeling te nemen terreinen (Schoemaker 2e fase 25 ha, Sluisweg-Malden 15 ha en op korte termijn in Nijmegen toe te voegen diverse lokaties, zoals Brabantse Poort, Tarweweg, stofkamlokaties ter grootte van 35 ha) zal derhalve voor diverse vraagsegmenten voor de korte en langere termijn ruimte gezocht moeten worden voor zo'n 130 à 140 ha netto-bedrijfsterrein. Daarnaast is voldoende buffercapaciteit voor acquisitie van grootschalige bedrijven nodig: permanent  $\pm$  50 ha op korte termijn uit te geven terrein.

### 5.3 Ontwikkeling van centraal-stedelijke voorzieningen.

In het kader van de evaluatie structuurplan stadscentrum Nijmegen wordt gewezen op de gewenste versterking van de ruimtelijke en functionele structuur van het stadscentrum.

De stedelijke ontwikkelingsvisie Spoorzone is daartoe al een recente stap. De ontwikkeling van de Waalkade ontsloot al eerder nieuwe kansen voor het centraal-stedelijk gebied. Daarnaast zullen in andere zones door intensivering en herstructurering vernieuwingen aangebracht kunnen worden, waarbij culturele, recreatieve, commerciële en zakelijke voorzieningen en diensten, tesamen met nieuwe woonvormen, kwaliteiten toevoegen.

Als aspect van het stedelijk knooppunt wordt in de IVe Nota het strategisch belang van een hoog voorzieningenniveau aangeduid. Het gaat om het brede terrein van onderwijs, onderzoek, cultuur, gezondheidszorg, zakelijke diensten en detailhandel. Buiten het invloedsgebied van de vier grote steden kunnen de knooppunten hun positie als "dienstverleningscentra op het hoogste niveau" gaan invullen en waarmaken.

Een aantal van deze voorzieningen zijn in hun ontwikkeling gevoelig voor keuzen voor toekomstige verstedelijking. Het stadscentrum vormt het brandpunt voor detailhandel, culturele en publieksintensieve stedelijk-recreatieve voorzieningen. Hoe dichter nieuwe woongebieden bij de binnenstad gesitueerd worden, des te meer gebruik van de meeste van deze voorzieningen verwacht kan worden. Door een zodanige situering dat fiets en openbaar vervoer een aantrekkelijk alternatief vormen, kan voorkomen worden dat dit uitmondt in een te zware belasting van de binnenstedelijke infrastructuur met autoverkeer.

Een gunstig uitgangspunt daarbij is dat blijkens de uitkomsten van woningmarktonderzoek (1988) een brede voorkeur is voor goede woongebieden die op fietsafstand van de centraal-stedelijke voorzieningen liggen.

#### 5.4 Behoefte aan recreatieve voorzieningen, met name in stedelijke uitloopgebieden.

De afgelopen tijd zijn er voor de stedelijke uitloopgebieden rond Nijmegen programma's van eisen ontwikkeld ten behoeve van geografische deelplannen. In deze programma's van eisen zijn de kwaliteiten van de stadsranden in kaart gebracht. Aangegeven wordt waar aanvullende landschapsinrichting en realisering van specifieke voorzieningen (b.v. fietspaden) nodig zijn om het recreatief medegebruik van landelijke gebieden rond de stad (stedelijke uitloopgebieden) te optimaliseren.

De achterliggende doelstellingen passen in de onder paragraaf 3.2 en 3.3 genoemde beleidslijnen voor verstedelijking in de regio Nijmegen: kwaliteitsverhoging en bevordering van recreatief (mede-)gebruik van zulke zônes.

Deze stedelijke uitloopgebieden kunnen een bijdrage leveren tot het positieve woonklimaat, ten behoeve van de regionale bevolking, maar ook als element in het vestigingsklimaat en toeristische verblijfskwaliteit binnen de regio Nijmegen.

De volgende visies/plannen zijn inmiddels voorbereid:

- Voor het stedelijke uitloopgebied ten oosten en ten zuiden van Nijmegen (Millingen, Groesbeek, Mook, Heumen) is inmiddels een concept-geografisch deelplan gereed gekomen. De betreffende gemeenten worden binnenkort om commentaar op het concept verzocht. Hierin worden voorstellen gedaan voor verbetering van het recreatief medegebruik van deze gebieden en voor de stimulering van enkele projecten van toeristisch-recreatieve betekenis. Belangrijk punt hierbij is het aantrekkelijk maken van minder kwetsbare bosgebieden teneinde de meer kwetsbare hellingbossen welke een sterke recreatieve druk kennen, meer te kunnen ontzien.

- Voor het stedelijk uitloopegebied Nijmegen-Beuningen-Wijchen Heumen is onlangs een programma van eisen gereed gekomen op initiatief van de provincie als vervolg op het streekplan en de daarop volgende besluiten. Dit programma is ontwikkeld door een ambtelijke werkgroep. Een bestuurlijke behandeling wordt door de provincie opgehouden in afwachting van oplossingsvoorstellen voor het ruimtetekort voor wonen en werken (brede afweging). Dit programma voorziet onder meer in een intensief recreatief medegebruik in zones grenzend aan de stadsrand, met behoud van natuur- en landschapswaarden. Men voorziet in een nog groeiende behoefte voor dit medegebruik (wandelen, fietsen, paardrijden, sportvissen). Men verwacht geen groei in de vraag naar oever- en waterrecreatie. Bestaande dagrecreatiepunten kunnen deze vraag verwerken. De verbindingen voor fietsers en voetgangers vanuit woongebieden voor de stedelijke uitloopegebieden zijn onvoldoende (barrières, onaantrekkelijke tussengebieden, etc.). In het p.v.e. worden tal van oplossingsideeën aangeboden om voornoemde te realiseren.

Zullen deze stedelijke uitloopegebieden ook stedelijke voorzieningen voor sport en recreatie moeten opvangen omdat er te weinig ruimte is in de stad, danwel omdat de huidige terreinen andere functies gaan krijgen?:

- Waar het gaat om sportvelden wordt deze "overloop" niet gezien, met uitzondering van de verplaatsing van het sportcomplex Grootstal; de behoefte aan sportvelden loopt immers terug (onderzoek 1988).
- Waar het gaat om volkstuinten en opkomende vrijetijdsbestedingen, zoals de hondensport, zullen de uitloopegebieden wel betekenis gaan krijgen.

Tot slot de volgende kanttekeningen:

- In het algemeen zullen door ontgroening en vergrijzing vormen van vrijetijdsbesteding en recreatie die karakteristiek zijn voor jongeren afnemen, terwijl vormen van vrijetijdsbesteding die meer kenmerkend zijn voor ouderen zullen toenemen. Wel dient opgemerkt te worden dat de 50-jarige van 2000 een andere is dan de 50-jarige in 1988. Als gevolg van kennismaking met recreatievormen op jongere leeftijd zal de 50-jarige van 2000 veel actiever zijn en meer wensen hebben ten aanzien van recreatiemogelijkheden;
- Daarnaast zal de samenstelling en de sociaal-economische positie van huishoudens/gezinnen en de hoeveelheid tijd en geld welke men heeft voor recreatie van grote invloed zijn op de recreatieve vraag;
- Door een toenemende tendens naar individualisering, zullen de recreanten een grotere diversiteit aan recreatievormen vragen, afgestemd op persoonlijke wensen.

Met het voorgaande wordt aangegeven dat zeker voor de periode na 2000, alleen vrij globale voorspellingen mogelijk zijn, waarvan de uitkomsten sterk bepaald zullen worden door economische, demografische en sociaal-culturele ontwikkelingen.

#### 5.5 Mobiliteit en verkeersvoorzieningen.

Bij de structuurbeelden zijn principes en uitgangspunten meegegeven die voortkomen uit de zorg voor een verantwoorde mobiliteit en woon- en leefcondities in de regio:

- de noodzaak van een 2e Waalbrug in alle structuurvisies;
- het belang van optimale condities voor een stelsel van openbaar vervoer van hoogwaardig niveau;
- het zodanig lokaliseren van woon-, werk- en recreatiegebieden dat de fiets voor omvangrijke groepen een alternatief kan zijn.

De noodzaak van een 2e Waalbrug komt voort uit:

- het scheppen van een beter woon- en verblijfsklimaat in de stad, door onnodige verkeersstromen buiten de stad te houden;
- een goede bereikbaarheid van de regio als onderdeel van de stedenring en voor de relaties met andere knooppunten.

Voor een verdere toelichting wordt verwezen naar de reactie op het Structuurschema Verkeer en Vervoer en naar bijlage 1 bij deze notitie.

#### 5.6 Groei en milieuwaarden.

De versterking van de stad tot een stedelijk knooppunt zal in eerste instantie zichtbaar moeten worden in de stedelijke centrumfuncties en in de versterking van de economie van de regio. Niet uitgesloten moet worden dat deze ontwikkeling ook extra bevolking zal aantrekken, zodat de groei der bevolking groter zal zijn dan op basis van lokale behoefte-ontwikkeling verwacht mag worden.

Door die concentratie van bevolking zal het stedelijk ruimtebeslag aanzienlijk groter zijn dan thans. Vraag is tot hoever moet men groei nastreven? Wanneer wordt het punt bereikt dat de nadelen van de milieu-aantasting (in de vorm van opofferen van landschapswaarden en het accepteren van een zwaardere druk op het milieu in al zijn schakeringen als gevolg van het functioneren van de stad) zwaarder gaan wegen dan de voordelen van de verdere uitgroei. Zeer zorgvuldig moet gewaakt worden voor de milieuwaarden en kwaliteiten die voor een deel bepalend zijn voor de attractiewaarde van dit gebied. Een overschrijding van grenzen zou kunnen leiden tot een ondermijning van doelstellingen. Schade kan worden toegebracht aan het vestigingsklimaat. Bijvoorbeeld het onderbrengen van nieuwe milieubelastende bedrijven/activiteiten (A-inrichtingen) doet afbreuk aan het totale vestigingsprofiel voor wonen en werken.

In de ontwikkelde structuurbeelden is een groter mate van zorgvuldigheid nagestreefd bij het afwegen van deze belangen.

Daarbij is aandacht geschonken aan:

- het scheppen van voorwaarden voor beperking van de mobiliteit en gebruik van milieuvriendelijke vervoerwijzen;
- het ontzien van kwetsbare landschappen en ecologische milieus. Met name de omgeving Weurt, waar nu al een milieubelasting bestaat, verdient extra zorg. Toevoeging van bedrijfsfunctie en infrastructuur verhoogt, bij ongewijzigd beleid, de milieudruk.

5.7 Behoeftte-ontwikkeling en marktverhoudingen.

Hoe verhouden de structuurbeelden zich met de markt verhoudingen?  
Het volgende kan geconcludeerd worden:

- wat betreft wonen, werken en recreëren blijkt uit de behoefteverkenningen dat er een breed maatschappelijk draagvlak is om in en dicht bij de stad ruimte te scheppen, mits deze in gewenste kwaliteiten gerealiseerd kunnen worden. Er moet op gerekend worden dat de markt selectiever wordt;
- indien dit verantwoord gerealiseerd kan worden, tevens goede aansluiting bestaat op belangrijke doelen van mobiliteitsbeheersing en milieubehoud.

Belangrijke doelen van het streven naar een compacte stad blijven in de toekomst naar verwachting actueel; alleen de schaal verschuift door ruimteschaarste binnen de stad naar een regionaal niveau (van compacte stad naar stedelijke regio).

6. SELECTIE, WAARDERING EN AFWEGING VAN LOKATIES VOOR STEDELIJKE GROEI.

6.1 Mogelijke woningbouwlokaties binnen de structuurbeelden en hun waarde.

Selectie van lokaties.

Bij het ontwikkelen van de in het voorgaande geschetste structuurbeelden voor de lange termijn zijn reeds bepaalde ordenings- en geleidingsprincipes gehanteerd waardoor bepaalde delen van de regio al bij voorbaat zijn uitgesloten (oostelijke en zuidoostelijke deel van de regio, gebied Overasselt-Nederasselt, het gebied tussen Beuningen en Wijchen).

In deze paragraaf zullen de lokaties, welke eventueel voor woningbouw in aanmerking komen vanwege het feit dat ze in één of meer van de drie geschetste structuurbeelden voorkomen, nader onder de loupe genomen worden. Door het "inzoemen" van afzonderlijke lokaties kunnen immers aspecten en gezichtspunten aan de orde komen welke bij de globale structuurbeeldmodellen nog buiten beeld blijven.

Beoordelingscriteria.

De te onderscheiden lokaties zijn gewaardeerd aan de hand van een tental criteria en middels een puntenscore (1, 2 of 3). De eerste 6 criteria hebben betrekking op het woongebied zelf en de inpassing in de bestaande bebouwing en infrastructuur (1 = goed, 3 = slecht tot matig). De laatste 4 criteria hebben daarentegen betrekking op de kwaliteiten van het gebied. Zij geven als het ware een indicatie van de kwetsbaarheid en de eventuele schade welke door bebouwing wordt teweeggebracht. Hoe hoger de score des te kwetsbaarder is de locatie (3 = kwetsbaar, 1 = niet of maar in beperkte mate kwetsbaar).

1. Woonmilieu

Potenties van een gebied om een wervend woonmilieu te realiseren.

2. Structuur van de kern waar een nieuwe bouwlocatie op aansluit

Draagt een nieuwe uitbreiding bij tot een evenwichtiger opbouw van de bestaande kern of is er eerder sprake van een verstoring en een toenemende onevenwichtigheid (infrastructuur; spreiding van voorzieningen binnen een kern; situering ten opzichte van bestaande hoofdcentrum). Een heldere en goed overzichtelijke structuur is belangrijk voor de beeldwaarde van een kern.

3. Bereikbaarheid dagelijkse voorzieningen

Indien een nieuwbouwlocatie te beperkt van omvang is om voorzieningen voor de dagelijkse behoeften tot stand te brengen, dan zullen bewoners aangewezen zijn op de voorzieningen in de bestaande kern. Is de bereikbaarheid aan te merken als gunstig, matig of ongunstig?

4. Openbaar vervoer

Een zo optimaal mogelijke benutting van het openbaar vervoer moet een vast gegeven zijn bij het ontwikkelen van nieuwe bouwlocaties. Alles wat kan bijdragen het gebruik van de auto in het woon-werkverkeer, en zo mogelijk ook in allerlei andere relaties, te beperken moet worden aangegrepen om de druk op de bestaande stedelijke en regionale wegenstructuur zo beperkt mogelijk te houden.

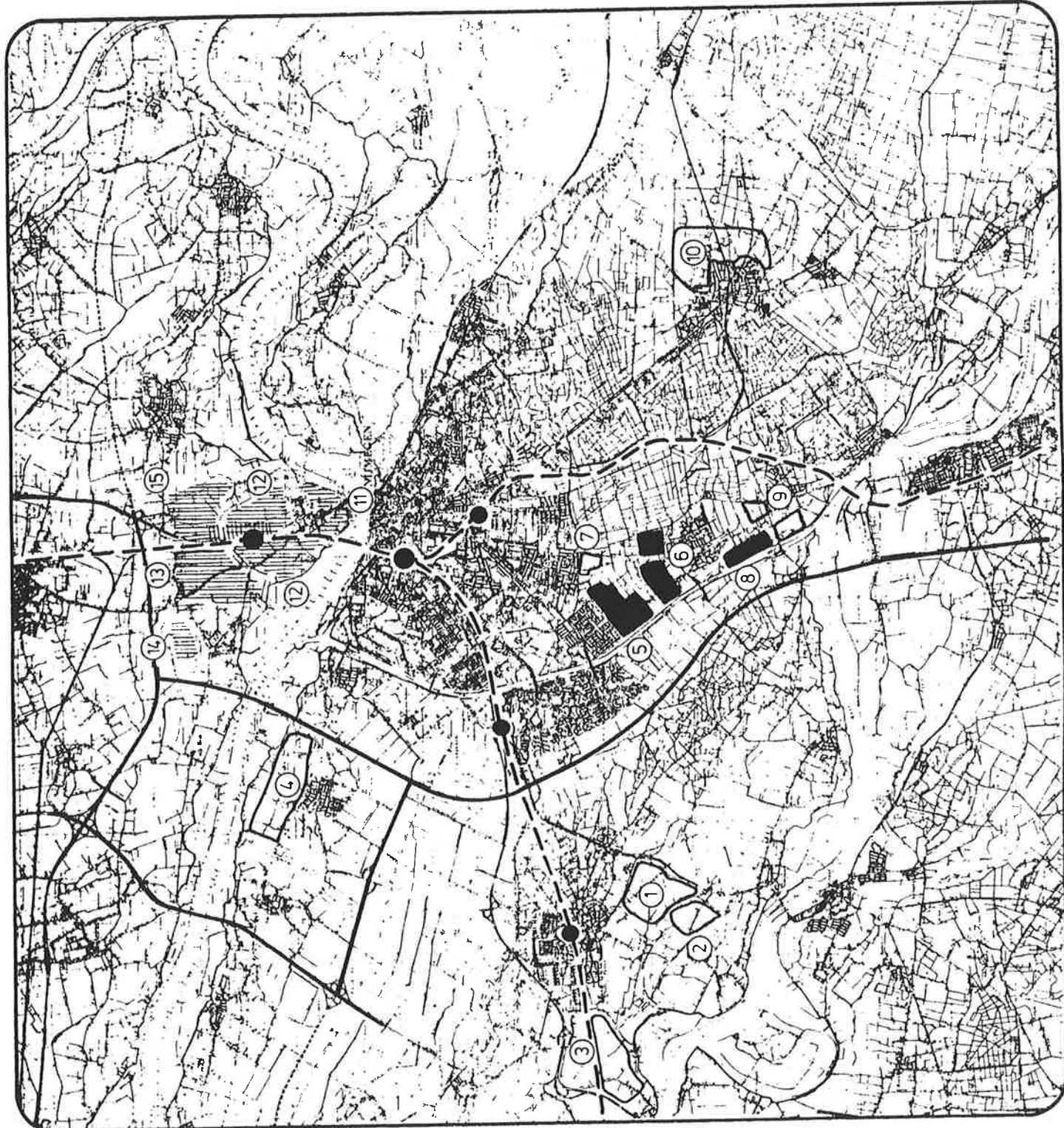
5. Afstand tot werk- en verzorgingsgebieden van de stad  
Relatief korte en op aanvaardbare en aantrekkelijke wijze te overbruggen afstanden tot de stedelijke centra (binnenstad; KU-gebied; ziekenhuizen; Brabantse Poort) en de Nijmeegse werkgebieden komen het functioneren van de stad en regio ten goede. Naarmate de afstand korter is zal ook de oriëntatie op de stad groter kunnen zijn. De oriëntatiegraad zal echter ook afhangen van de omvang van de suburbane kern.
6. Ruimtelijke geleiding  
Draagt een nieuwbouwlocatie bij tot een versterking van de ruimtelijke geleiding binnen een gebied of niet? Het gaat hierbij om de afwisseling van bebouwde en onbebouwde gebieden.
7. Visueel landschappelijke waarden  
Voor de belevingswaarde is de visuele differentiatie binnen het landschap van belang. Het gaat hierbij om de ruimtelijke opbouw van het landschap, hoofdzakelijk ten gevolge van begroeiing. Een onderverdeling in open, half open en gesloten landschap geeft een globale indeling. Ook het reliëf en de invloeden van rivieren, beken en waterplassen verhogen de visuele differentiatie. Vervlakking en nivellering van landschapswaarden moet als een duidelijk minpunt worden aangemerkt (waardevol: 2, overige gebieden: 1).
8. Ecologische waarden  
Alle onderscheiden milieugebieden zijn ten behoeve van het Streekplan Midden-Gelderland doorgelicht op de aspecten: vegetatie, botanische waarde van de vegetatievormen, aanwezigheid van broedvogels, niet-broedvogels en grotere zoogdieren. Alle milieugebieden zijn vervolgens onderscheiden aan de hand van genoemde biologische waarden beoordeeld, en daarbij is een onderscheid gemaakt in 5 waardeklasse (5 de hoogste). (Streekplan Midden-Gelderland. Voorontwerpfase; bijlage VIII).
9. Cultuur-historische waarden  
Landschappen kunnen historisch waardevolle elementen bevatten (archeologische vindplaatsen, kastelen, molens, dijken, wegen). Maar ook historische verkavelings- of ontginningsstructuren kunnen landschappen waardevol maken. In 1975 zijn ook deze waarden ten behoeve van het Voorontwerp van het Streekplan Midden-Gelderland nader in beeld gebracht (in navolgend overzicht: zeer waardevol 3, waardevol 2, niet waardevol 1).
10. Agrarische waarden  
Ten behoeve van het streekplan Midden-Gelderland is door de Provinciale Landbouwkundige Dienst een landbouwkwalificatiekaart vervaardigd, waarin per gebied de economische betekenis van de onderscheiden landbouwgebieden is aangegeven. Hoewel sinds de jaren '70 op agrarisch gebied de nodige veranderingen zich hebben voorgedaan, mag aangenomen worden dat voor een vergelijking van lokaties voor een planologische belangenafweging de gegeven kwaliteitsverschillen nog hanteerbaar zijn (goede tot uitstekende produktie-omvang: 3. Gemiddelde tot goede produktie-omvang: 2. Geringe tot gemiddelde produktie-omvang: 1).



Waarderingsresultaat.

Met behulp van deze criteria zijn de lokaties afzonderlijk gewaardeerd. Het navolgende schema geeft hiervan een beeld. Het is echter mogelijk dat men de lokaties niet volledig los van elkaar kan bekijken.

De lokaties ten noorden en zuiden van Malden kunnen afzonderlijk best aanvaardbaar zijn. Indien alle lokaties in en rond Malden ontwikkeld zouden worden, leidt dit tot een onevenwichtige opbouw van de kern. Bij de lokaties ten noorden van Lent is er van uitgegaan, dat als eerste de lokaties direct grenzend aan de bestaande kern worden ontwikkeld en verder weg gelegen lokaties pas in daarop volgende jaren.



5

HOOGSTE NIVEAU

- ⑤ ELSHOF
- ⑥ MALDEN NOORD
- ⑧ HOGENHOF

MIDDENNIVEAU

- ⑪ LENT ZUID
- ⑫ LENT OOST+WEST
- ⑬ LENT NOORD/WEST
- ⑭ OOSTERHOUT
- ⑮ LENT NOORD/OOST

LAAGSTE NIVEAU

- ① HUURLINGSEDAM
- ② KERKEVELD
- ③ NIFTRIK
- ④ BEUNINGEN NOORD
- ⑦ JACOBSWEG MALDEN
- ⑨ MOLENHOEK
- ⑩ GROESBEEK

WAARDERING  
POTENTIELE  
WOONLOCATIES

Beoordeling potentiële bouwlocaties.

Lokaties naar gemeentegroepen.

Pot. nieuwe bouwlocaties	capaciteit	woonmilieu	BEOORDELINGSKRITERIA <sup>2)</sup>										rangorde	
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
<u>WIJCHEN</u>														
1. Huurlingse-dam	1.600	1	2	2	3	2	2	2	2	2	2	3	21	11
2. Kerkeveld	900	1	3	2	3	3	1	2	2	2	1	3	22	12
3. Niftrik	1.500	1	3	3	2/3	3	1	2	2	2	1	3	22/23	13
<u>BEUNINGEN</u>														
4. Beuningen-N	2.000	1	2	1	2	3	2	2/1	2	2	2	3	19/20	9
<u>MALDEN</u>														
5. Eijshof	850	1	1	1	1	2/1	2	3	1	2	1	2	14/15	1
6. Malden-N	1.600	1	2	2	2/1	2	2	1	1	2	1	2	15/16	2
7. Jacobsweg	400	1	3	2	2	3	2	3	1	2	1	2	20	10
8. Hogenhof	300	1	1	1	2	2	1	3	1	2	1	2	16	3
9. Molenhoek	900	1	3	2	3	3	1	1	1	3	1	1	19	8
<u>GROESBEEK</u>														
10. Groesbeek-0	3.000	1	2	2	3	2	2	3	1	2	1	2	21	11
<u>ELST</u>														
11. Lent-Z <sup>1)</sup>	1.500													
12. Lent W en O	2.500	1	1	1	2	2	2/1	3/1	2/1	2	2/1	3	14/18	4
<u>VALBURG</u>														
13. Lent NW	2.500	2	2	1	1/2	2	2/1	1	2	2	2	3	17/19	6
14. Oosterhout	700	1	3	2	2	3	1	1/2	1	3	1	2	18/19	7
<u>BEMMEL</u>														
15. Lent NO	2.100	2	2	1	1/2	3	1	1	1	3	1	3	17/18	5

1) Geen uitbreidingslocatie maar inbreiding in bestaande kern uit dien hoofde buiten de beoordeling gehouden.

2) Voor toelichting op de betekenis van de scores 1, 2 of 3 zie vooraan in par. 6.1.

## 6.2 Mogelijke bedrijfsterreinlokaties binnen de structuurbeelden en hun waarde.

### Selectie van lokaties.

De volgende uitgangspunten zijn gehanteerd bij het zoeken:

- nagaan of er uitbreidings- of inbreidingsmogelijkheden zijn van bestaande, goedlopende bedrijfsterreinen (b.v. Reeksehof zuid en noord, kinderdorp Neerbosch, EPON-terrein), waarop meerdere marktsegmenten bediend kunnen worden;
- nagaan of er lokatiemogelijkheden zijn in die zones waar ook belangrijke uitbreidingen van de woonfunctie gedacht worden, zodat er in principe mogelijkheden ontstaan voor mobiliteitsbeperking (b.v. de lokatie De Grift, Betuwse Poort, Sluispolder, Niftrikse Wetering);
- nagaan of er lokaties zijn die door ligging (zichtlokaties) op strategische punten extra aantrekkelijkheid kunnen krijgen (Zesweg oost/Bijsterhuizen-zuid als voorloper van de Brabantse Poort, lokatie Betuwse Poort);
- lokaties die mogelijkheden bieden voor specifieke segmenten (transport/distributie op de Aam-zuid, Epon-terrein, Grintgat Weurt, Niftrikse Wetering, Wezelse Veld).

Daarnaast zijn er lokaties gewaardeerd die niet direct passen bij deze uitgangspunten maar als lokatie in overweging zijn (b.v. Loonse Waard, Bijsterhuizen NW).

### Beoordelingscriteria.

De volgende criteria ter waardering van de lokaties zijn gehanteerd:

- a. behoud en zo mogelijk versterking van de landschappelijke waardevolle elementen zoals die in het streekplan zijn benoemd;
- b. versterken van de identiteit van de ruimtelijk regionale structuur en die van Nijmegen in het bijzonder;
- c. goede bereikbaarheid van nieuwe uitbreidingslokaties per openbaar vervoer;
- d. situering van woningbouw en werkgelegenheid op de best gelegen lokaties op basis van een kwalitatieve behoefteverkenning (welke lokaties passen goed bij de vragersgroepen voor zover dat nu al in te schatten is);
- e. het zoveel mogelijk inpassen van vigerende of in verre staat van voorbereiding zijnde plannen in de diverse gemeenten;
- f. ecologische waarde (5 punts-schaal);
- g. landschappelijke waarde (2 punts-schaal);
- h. landbouw (3 punts-schaal).

### Waarderingsresultaat.

In navolgend schema worden alle lokaties beoordeeld die in de structuurbeelden als bedrijfsterrein genoemd zijn. Daardoor ontstaat een groepering van lokaties die zonder meer potenties hebben (+), lokaties die nadere overweging verdienen (0) en overige die op meerdere gronden problematisch danwel niet attractief zijn (-).

Waarderingsresultaat.

BEOORDELINGSRESULTAAT VAN MOGELIJK TOE DE VOEGEN LOKATIES BEDRIJFSTERREIN.

I. Min of meer stedelijke lokaties ook geschikt voor acquisitie	a	b	c	d	e	f*)	g*)	h*)	Bruto opp.	Voorlopig eindoordeel
1. Reeksehof zuid	+	+	-	+	-	2	1	2	25	+
2. Reeksehof noord	0	+	-	+	-	1	1	3	25	+
3. Kinderdorp Neerbosch	+	+	0	+	-	2	1	1	35	+
4. EPON-terrein	+	+	0	+	+	-	1	-	20**)	+
5. Zesweg noord/Bijsterhuizen zuid	+	+	0	+	-	2	1	3	75	+
									150	
6. Betuwse Poort (strook A52)	0	+	+	+	-	1	1	2	20	+
7. Grintgat (nat.)	0	+	0	+	-	3	2	-	15	+
8. Bijsterhuizen NW	-	0	-	0	-	2	1	3	60	-
9. Grintgat-droog	-	+	-	0	-	3	2	-	45	-
II. Regionale terreinen										
10. De Aam zuid	+	-	+	+	0	1	1	2	85	+
11. De Grift	0	-	0	+	-	1	1	2	40	0
12. Reeksehof west	0	0	-	0	-	2	1	2	30	-
13. Loonse Waard	0	-	-	-	+	3	2	1	> 60	-
14. Niftrikse Wetering	0	-	-	-	-	2	1	3	> 60	-
15. Wezelse Veld	-	-	-	0	-	2	2	3	30	-
16. Sluispolder	-	-	-	0	-	3	2	2	70	-

\*) 1 = lagere waarde

>1 = hogere waarde

\*\*) Indien de elektriciteitcentrale na 2006 verdwijnt, kan nog eens 25 ha aanvullend beschikbaar komen.



Bij de hierboven genoemde lokaties met een positieve eindscore moet qua segmentatie aangetekend worden dat:

- de zuidrand van Bijsterhuizen-zuid en de noordrand van de Zesweg bijzonder geschikt zijn voor acquisitie van zeer hoogwaardige bedrijvigheid (vergelijkbaar met bedrijvenpark Lindenholt), waaronder ook grootschalige vestigingen;
- het overig deel van deze lokaties en de lokaties Reeksehof-noord en zuid, Kinderdorp Neerbosch goed kunnen voorzien in de terreinbehoefte van te acquireren reguliere bedrijvigheid en in de vraag van stedelijke en regionale bedrijven;
- Grintgat-Weurt als lokatie alleen in beeld komt als mogelijke vestiging van een iniandport, met name in het geval dat het Epon-terrein zo'n functie niet kan herbergen;



6

WAARDERING

-  POTENTIEEL GESCHIKTE UITBREIDINGSLOCATIES
-  MINDER GESCHIKTE UITBREIDINGSLOCATIES



- ① REEKSE HOF Z
- ② REEKSE HOF N
- ③ KINDERDORP NB
- ④ EPON
- ⑤ ZESWEG N/BIJSTERH. Z.
- ⑥ BETUWSE POORT
- ⑦ GRINTGAT NAT
- ⑩ DE AAM

- ⑧ BIJSTERHUIZEN N W
- ⑨ GRINDGAT DROOG
- ⑪ DE GRIFT
- ⑫ REEKSE HOF WEST
- ⑬ LOONSE WAARD
- ⑭ NIFTRIKSE WETERING
- ⑮ WEZELSE VELD
- ⑯ SLUISPOLDER

WAARDERING  
POTENTIELE  
BEDRIJFSTERREINLOCATIES

- de lokatie Betuwse Poort bedoeld is voor kantoorachtige en kleinschalige bedrijvigheid als element in een woongebied ten noorden van de Waal; in die zin is het geen bedrijfsterrein maar een gemengde zone van stedelijke werk- en verzorgingsfuncties en wonen;
- de lokatie De Grift een begrenzing en een vulling kan krijgen die afhangt van het al dan niet realiseren van woongebieden ten noorden van de Waal (een distributie-achtig danwel een meer stedelijk bedrijfsterrein);
- de Aam-zuid geschikt is voor regionale en distributie-achtige bedrijven.

### 6.3 Mogelijke zônes voor recreatief (mede-)gebruik in het open gebied van de regio Nijmegen.

#### Selectie van zônes en beoordeling.

Uitgegaan is van de studieresultaten van in de in paragraaf 5.4 al genoemde visies/concept-plannen voor stedelijke uitloopgebieden. Voor het grootste deel van de zuid-oostflank van de regio is er geen spanningsveld tussen structuurbeelden, lokaties voor wonen/werken en recreatief medegebruik. Dit open gebied wordt vanwege te respecteren landschappelijke en ecologische waarden niet betrokken in opties voor stedelijke uitbreiding. Verdere uitwerking is in dit verband niet nodig.

In de westflank is dit wel het geval. De belangrijkste elementen uit het stedelijk uitloopgebied Beuningen-Heumen worden dan ook hieronder beknopt weergegeven.

1. Het uiterwaarden en oeverwallengebied langs de Waal van Weurt tot Winssen. Een zône met mogelijkheden voor routegebonden recreatie. Deze zône fungeert niet alleen als uitloopgebied voor de stad Nijmegen maar evenzeer voor de kernen Weurt, Beuningen Ewijk en Winssen.
2. Door de aanleg van bos (45 ha) op en nabij de vuilstort wordt een landschappelijke buffer gecreëerd tussen het industrie-terrein Westkanaaldijk en de kern Beuningen.
3. Het Kinderdorp Neerbosch wordt aangemerkt als een stuk stedelijk gebied aansluitend aan de wijk Lindenholt. Het gedeeltelijk te bebossen gebied tussen Westkanaaldijk en Beuningen moet gaan fungeren volgens de ideëenschets als stedelijk uitloopgebied voor het Lindenholtse gebied aan de noord-westzijde. In de ideëenschets -waarbij niet is uitgegaan van doortrekking van RW73 en bouw Waalbrug- zal dit gebied een schakel kunnen vormen tussen het Lindenholtse en het uitermate waardevolle uiterwaarden- en oeverwallengebied langs de Waal. De buffer tussen Beuningen en Nijmegen kan dan ook de rol van recreatieve corridor vervullen.
4. Het open komgrondenlandschap tussen Beuningen-Ewijk enerzijds en Wijchen en het rivierduinenlandschap van Lent, Heumen en Bergharen is een uitermate structurerend element in de verstedelijkte regio. De openheid is reeds ten dele aangetast door het feit dat het gebied op meerdere plaatsen wordt doorsneden door zware verkeersverbindingen. Dit gaat gepaard met een verlies aan randwaarde.

Desalniettemin heeft het komgrondegebied nog zijn schaal en dimensionering grotendeels behouden. De openheid van het gebied maakt het kwetsbaar, zodat nieuwe ontwikkelingen altijd gepaard zullen moeten gaan met landschapsopbouw en inrichting. Dit open komgrondenlandschap vervult een heel specifieke rol als stedelijk uitloopgebied zowel voor de wijk Lindenholt als voor de aanliggende kernen. Het is te kwalificeren als een zône voor routegebonden recreatie zowel in noord-zuidelijke als in oost-westelijke richting. Het verbindt het zeer aantrekkelijke rivierduinenlandschap van Hernen en Bergharen met de stad. De waarde als stedelijk uitloopgebied wordt bepaald door de wijidheid van het gebied.

5. Het gebied tussen de Overasseltse- en Hatertse vennen en het Maas-Waalkanaal wordt in de situatieschets aangemerkt als een ecologische verbindingzône en als een te creëren groenzône mede ten behoeve van routegebonden recreatie. Als zodanig is het ook ondersteunend voor de Maas-Waalkanaalzône. In recreatief opzicht heeft dit gebied ook het karakter van een verbindingzône tussen het Maldense woongebied en het vennegebied.
6. Geldt het Heumensoord als een stedelijk recreatiegebied bij uitstek, de zône tussen Nijmegen en Malden is in het streekplan eveneens aangemerkt als een stedelijk uitloopgebied. Het Elshofgebied vervult in dit verband vooral een recreatieve functie voor Nijmegen-Zuid en een deel van Malden.

De noordflank (het gebied ten noorden van de Waal) wordt in het streekplan gekarakteriseerd als een gebied voor agrarisch gebruik waar bescherming van verspreid voorkomende natuurwaarden moet worden nagestreefd. Verder wordt het gebied tussen Bommel en Doornenburg en ten noorden van Haalderen positief gewaardeerd vanwege de openheid. In recreatief opzicht heeft het Betuwegebied aan de Nijmeegse zijde niet de kwalificatie stedelijk uitloopgebied meegekregen. Aan de Arnhemse kant is dit wel het geval. Bij Slijk Ewijk ligt een grote concentratie voor dagrecreatie.

Voor een totaalbeeld kan verwezen worden naar kaart 7 waar recreatieve waarden (streekplan, stedelijke uitloopgebieden) en opties voor woon- en werklokaties weergegeven worden.

#### 6.4 Overlappingsen van ruimtelijke claims voor wonen, werken, recreëren?

Bij vergelijking van de kaarten 5, 6 en 7 blijkt dat:

- er geen overlappingsen zijn in de claims voor wonen en werken; in die zin zijn er geen keuzevraagstukken;
- er wel knelpunten en dus afwegingsvraagstukken bestaan tussen woon-/werklokaties ten opzichte van een aantal opties die voortvloeien uit programma's van eisen/concept-plannen voor stedelijke uitloopgebieden.

Deze afwegingspunten bestaan uit:

1. Het gebied ten noorden van Lindenholt en ten westen van de Westkanaaldijk.



Dit gebied is als vervolg op het industrieterrein Westkanaaldijk geschikt voor bedrijfsdoeleinden, terwijl het in recreatief opzicht ook een rol zou moeten vervullen als uitloopgebied voor het Lindenholtse, Beuningen en Weurt. Er dient een aantrekkelijke route te zijn vanuit dit Nijmeegse woongebied, via het aan te leggen bosgebied bij het ARN-terrein, naar het uiterwaarden en oeverwallenlandschap langs de Waal (zône voor routegebonden recreatie).

2. Het komgrondegebied tussen Beuningen en Wijchen. Openheid van dit gebied is vastgelegd in het streekplan en is ook als structurerend element aangemerkt in het verstedelijkingsconcept (zie 4.2). Dit gebied vervult tevens een functie als uitloopgebied voor Lindenholt (zône voor routegebonden recreatie) en het fungeert als schakel tussen Nijmeegse woongebieden en het recreatief waardevolle gebied Bergharen-Heumen. Delen van dit uitgestrekte gebied zijn tevens zeer geschikt als bedrijfsterreinen. Met name de zuidrand heeft hoge potenties als voortzetting van bedrijvenpark Lindenholt en Brabantse Poort. Een ontwikkeling welke beperkt blijft tot dit zuidelijke deel behoeft, mits ingekaderd in een goed landschapsplan, de openheid en het recreatieve karakter echter niet te schaden.
3. Gebied tussen Nijmegen en Malden. Stedelijk uitloopgebied, recreatief mede gebruik, landschapsopbouw, landgoed de Elshof vormen elementen in het programma van eisen voor het uitloopgebied. Daarnaast is dit gebied ook zeer geschikt voor woningbouwontwikkeling. Handhaving van de landschappelijke en recreatieve waarden moet mogelijk zijn bij een goed gedimensioneerd en zorgvuldig ingepaste woningbouw op bepaalde plaatsen. Ook hier zullen woningbouwplannen ingekaderd moeten worden in een ruimtelijk landschapsplan.
4. Ten noorden van de Waal. Een sterke uitbreiding van de stad in noordelijke richting heeft tot gevolg dat het Betuwegebied het karakter en ook de functie van stedelijk uitloopgebied zal dienen te krijgen. Gezien het open karakter zal landschapsbouw c.q. inrichting in de zône rond de potentiële uitbreiding een vast uitgangspunt dienen te zijn.

In de volgende paragraaf worden de door strategische beleidslijnen gestuurde selectie van lokaties voor wonen en werk en de ruimtelijke claims voor recreëren in waardevolle openbare ruimte bij stadsranden in een samenhangend structuurmodel geplaatst.



AANDACHTSGEBIEDEN  
RECREatieve WAARDEN - FUNCTIONELE CLAIMS

- ① BEDRIJFSTERREINONTWIKKELING BIJ WESTKANAALDIJK
- ② BEDRIJFSTERREINONTWIKKELING IN OPEN GEBIED VAN DE KOMGRONDEN
- ③ WONINGBOUW IN STEDELIJK UITLOOPGEBIED MALDEN

7

STEEDELIJKE UITLOOPGEBIED  
(STREEKPLAN)

OPEN GEBIEDEN  
(STREEKPLAN)

LANDSCHAPSBOUW  
(STREEKPLAN)

BESCHERMING NATUUR-  
WAARDEN (STREEKPLAN)

STADSRANDZONE /  
UITLOOP ( IDEEENSCHETS  
STUIT)

BOSAANLEG  
(IDEEENSCHETS STUIT)

ZONES VOOR ROUTE  
GEBONDEN RECREATIE  
(IDEEENSCHETS STUIT)

POTENTIELE WOONLOCA-  
TIES MET HOGE WAAR-  
DERING.

POTENTIELE BEDRIJFS-  
TERREINLOCATIES -  
GESCHIKT

GEWENSTE STEDELIJKE  
UITLOOP

RECREATIEVE WAARDEN  
IN DE OMGEVING VAN  
NIJMEGEN

7. ONTWIKKELINGSSCHETS VOOR DE MIDDELANGE EN LANGE TERMIJN.

Uitgangspunt voor een ontwikkelingsschets is dat een duidelijke en samenhangende strategie voor de langere termijn wordt benoemd. De omvang van de ruimtebehoefte voor wonen, werken, recreëren, de taakstellingen te ontlenen aan de aanwijzing tot stedelijk knooppunt, en de daaruit voortvloeiende inrichtingsvraagstukken en milieu-afwegingen kunnen niet behandeld worden in een model van korte termijnoplossingen.

Via de toetsing van drie structuurbeelden aan de hand van belangrijke strategische lijnen (par. 4.3, 4.4), de selectie en meerzijdige waardering van lokaties binnen die structuurbeelden (6.1 t/m 6.3), kan geconcludeerd worden dat:

1. het satellietmodel geen antwoord biedt om strategische doelen (par. 4.4) veilig te stellen. Daarbinnen te plaatsen lokaties voor wonen en werken voeren in de meeste gevallen tot een verslechtering van het leef- en vestigingsklimaat van de regio. Ze staan op gespannen voet met belangrijke milieu- en mobiliteitsdoelen;
2. het vingermodel betere perspectieven biedt, maar te veel slecht of matig scorende lokaties en realiseringsproblemen van het onderliggend openbaar vervoersysteem bezit om als ruimtelijk richtsnoer voor de langere termijn te kunnen dienen. Zo blijkt de uitbreiding van de kern Wijchen in westwaartse richting (lokatie Niftrik) voor de structuur van Wijchen en de ruimtelijke geleiding (afwisseling bebouwd en onbebouwd) aanvechtbaar te zijn. De afstand tot centraal-stedelijke verzorgings- en werkgebieden is groot. Ook de "vinger" Malden volbouwen richt veel schade aan. Dit zal leiden tot een zeer onevenwichtige opbouw van de kern Malden en een aantasting van het overgangsgebied tussen beboste stuwwal en het Maasgebied. Op grond van deze overwegingen komt ook dit model op onderdelen op de tocht te staan; de essentie van het model kan niet waargemaakt worden.  
Een beperkt aantal lokaties uit dit model scoren niettemin goed en verdienen nadere overweging;
3. het concentrisch model zowel strategische doelen dient als ook voor wonen en werken goed scorende lokaties bevat. Milieu- en mobiliteitsdoelen worden daarbinnen ten opzichte van de andere modellen beter behartigd. Het versterkt het stedelijk draagvlak en ondersteunt daarmee ontwikkelingstaken in het kader van de IVe Nota Ruimtelijke Ordening.

Op grond van deze strategische en ruimtelijke toetsing dient onverkort de voorkeur voor een concentrische ontwikkeling uitgesproken te worden.

Een tweede belangrijke vraag is: bevat het concentrisch model voldoende ruimte om de diverse toekomstige vraagsegmenten zoals beschreven in par. 6.1 t/m 6.3 te bedienen?

Het model bevat voor wonen en werken de volgende lokaties:

- voor wonen: Elshof, lokaties bij Lent/Elst/Bemmel;
- voor bedrijfsterreinen: Reeksehof-noord en zuid, Kinderdorp Neerbosch, Eponterrein, de Aam-zuid (eventueel De Grift);
- voor kantoorachtige stedelijke bedrijvigheid: de Betuwse Poort.

De capaciteit voor wonen bedraagt  $\pm$  10.000 woningen (Elshof circa 850, ten noorden van de Waal ruim 9.000 woningen). Omdat het ruimtetekort tot 2025 in dezelfde orde van grootte ligt (3.500 à 4.500 voor 2000 en 5.500 na 2000), kan geconcludeerd worden dat het model voldoende armslag biedt om voor een lange termijn oplossingen te bieden. Wel dient veel zorg besteed te worden aan de kwalitatieve differentiatie en inrichting in de grootschalige ontwikkeling ten noorden van de Waal, met stadsparken en uitloopzônes. Indien de woningbehoefte in de volgende eeuw op een hoger niveau zou liggen en/of verdichtingsmogelijkheden binnen de stad minder zijn dan aangenomen, kan alsdan teruggevallen worden op een tweetal woonlokaties uit andere structuurbeelden die positief scoren (Malden-noord, Malden-Hogehof).

De capaciteit voor werken (bedrijfsterreinen) bevat de volgende segmenten:

- $\pm$  110 ha (netto) voor te acquireren reguliere bedrijvigheid en regionale/stedelijke bedrijvigheid (Reeksehof-noord en zuid, Kinderdorp Neerbosch);
- $\pm$  85 ha (netto) voor distributie-achtige bedrijven (Eponterrein, de Aam-zuid). Voor dit vraagsegment kan de lokatie De Grift als reserve dienen.

De toe te voegen ruimte tot 2025 is ingeschat op 140 ha (netto) met een aanvullende continue buffercapaciteit van 50 ha voor grootschalige acquisities.

Met name voor acquisitie van hoogwaardige en grootschalige bedrijvigheid biedt het model te weinig armslag.

De lokatie Bijsterhuizenzuid en Zesweg-noord zijn bijzonder geschikt voor dit marktsegment en kunnen aan het concentrisch model toegevoegd worden (zie ook par. 6.2).

Voorts dient er rekening mee gehouden te worden dat er realiseringproblemen bij terreinen kunnen optreden.

De lokaties Kinderdorp Neerbosch is mogelijk pas op termijn beschikbaar.

De lokatie Grintgat kan voor bedrijfsterreinontwikkeling als een reservegebied beschouwd worden indien het Eponterrein onvoldoende ontplooiingsmogelijkheden voor watergebonden distribitaufuncties bezit.

In par. 6.3 is het belang van recreatieve openbare ruimte aansluitend op stadsranden toegelicht. Bij een ontwikkeling van woon- en werkgebieden zoals hierboven beschreven biedt voldoende aanknopingspunten om ook aan de noord- en westzijde kwalitatief aantrekkelijke stedelijke uitloopgebieden te realiseren (zie ook kaart 8).

UITBREIDINGSLOCATIES  
VOOR



WONEN



BEDRIJVEN



TE ONTWIKKELEN UIT-  
LOOPGEBIEDEN,  
LANDSCHAPSBOUW



ONTWIKKELINGSSCHETS  
VOOR DE MIDDELLANGE  
EN LANGE TERMIJN

**DEEL IV**

**TAAKSTELLINGEN EN FASERING GEVOLGEN**



8. FASERINGSNOODZAAK EN TAAKSTELLINGEN.

8.1 Continuïteit in het woningaanbod en productdifferentiatie.

In paragraaf 5.1 bleek dat in aanvulling op het meerjarenprogramma vóór 2000 ruimte gevonden moet worden voor 3.500 à 4.500 woningen. Na 2000 is dit nog niet hard te traceren. Op basis van de landelijke trend (nota Heerma) is het in ieder geval raadzaam voor zo'n 5.500 woningen in de periode 2000-2025 ruimte te scheppen, met eventuele mogelijkheden voor verdere doorgroei. Daarbij is er van uitgegaan dat voor en na 2000 door verdichting in de stad capaciteit beschikbaar zal komen.

Verder bleek dat er voldoende verscheidenheid in de productie moet zitten. Beschikt de stad alleen over (kleinere) inbreidingslokaties met mogelijkheden voor etagebouw, dan zullen belangrijke doelgroepen die laagbouwmilieus prefereren naar elders verhuizen of zich niet in het stedelijk gebied vestigen (pendelaars).

Bij analyse van de vraagverhoudingen en aanbod van geplande lokaties uit het meerjarenprogramma blijkt een continuïteitsprobleem vanaf de midden-negentiger jaren:

- Lindenholt, C.W.Z.-terrein en Grootstal zijn dan als aanbodgebieden met laagbouw uitgeput;
- de resterende lokaties (b.v. Spoorzone, inbreidingslokaties) kunnen niet alle doelgroepen bedienen.

Er is behoefte aan voortzetting van een stedelijke laagbouwproductie vanaf 1995.

De lokatie Elshof (850 woningen) is daarbij van cruciale betekenis, maar biedt slechts voor enkele jaren een voortzetting van deze productie.



De continuïteit kan alleen gewaarborgd worden door inzet van lokaties ten noorden van de Waal.

De aanpak van deze lokaties moet derhalve met uiterste voortvarendheid en ambitie geschieden. Vanaf 1997 zal hier tot productie gekomen moeten worden, waarbij op kwaliteit en differentiatie niet bezuinigd zal kunnen worden.

## 8.2 Continuïteit in het aanbod van bedrijfsterreinen voor diverse marktsegmenten.

In paragraaf 5.2 bleek dat in de periode 1989-2025 in aanvulling op de bekende reserves regionaal ruimte voor circa 135 ha netto-bedrijfsterrein bijgezocht zou moeten worden met daarnaast een permanente buffercapaciteit van circa 50 ha voor grootschalige acquisities. Dit op basis van een gemiddeld uitgiftetempo van de laatste jaren voor de periode tot 2000 en een trendmatig dalende behoefte na 2000.

Ook hier is marktsegmentatie van groot belang. In iedere periode moeten diverse marktsegmenten bediend kunnen worden (zie ook bijlage 2). Met name de continuïteit in het aanbod van hoogwaardig terrein voor acquisitie vraagt extra aandacht.

In de begin negentiger jaren wordt hier al krapte verwacht:

- Westkanaaldijk/Lindenholt/Winkelsteeg zijn dan uitgegeven;
- Brabantse Poort, stofkamlokaties kunnen niet alle doelgroepen bedienen.

Er is in de begin negentiger jaren behoefte aan voortzetting van aanbod van vestigingsmogelijkheden op een ruim opgezet stedelijk bedrijfsterrein voor uiteenlopende bedrijfstypen. Vanaf dat moment zullen andere regionale terreinen noodgedwongen de behoefte aan stedelijk industrieterrein moeten opvangen.

Reeksehof-zuid en daarna noord (als een uitbreiding van Westkanaaldijk) en

Bijsterhuizen-zuid/Zesweg-noord (als een uitbreiding van bedrijvenpark Lindenholt en Brabantse Poort) zijn voor een wervend aanbod op zeer korte termijn bitter hard nodig.

Wanneer deze lokaties veilig gesteld zijn (qua capaciteit en fasering), ontstaat er even adempauze om over het vervolg een lijn uit te zetten:

- lokaties binnen Nijmegen (Eponterrein, Kinderdorp Neerbosch) en/of
- lokaties bij Lent, afhankelijk van het ruimtelijk ontwikkelingspad (Betuwsepoort, de Aam-zuid en eventueel De Grift).

Bij voortgaande economische groei en gelet op het tijdkostende planologisch en technisch voorbereidingsproces van terreinen zal er tot in de volgende eeuw een ongewenste spanning blijven tussen gewenst en beschikbaar aanbod. Bovendien is er in de eerste periode weinig ruimte voor lokatiekeuze. Alle gewaardeerde, aanvaardbare en binnen die termijn realiseerbare lokaties zijn nodig om voldoende armslag voor een dynamisch beleid te behouden.

**DEEL V**  
**SAMENVATTING**



## SAMENVATTING ONTWIKKELINGSSCHETS NIJMEGEN.

### 1. Aanleiding.

Nu al dreigt er ruimteschaarste voor stedelijke ontwikkelingen in de negentiger jaren (wonen, bedrijfsterreinen). De zorg voor milieu- en leefkwaliteit vraagt verhevigde aandacht.

Daarnaast zullen taakstellingen verband houdend met de ontwikkeling als stedelijk knooppunt om ontplooiingsruimte vragen.

Behoeftte bestaat aan een strategische ruimtelijke visie op de langere termijn. Daarbinnen kunnen ordelijke afwegingen plaatsvinden en noodzakelijke initiatieven genomen worden.

### 2. Opdracht.

Het College van Burgemeester en Wethouders heeft opdracht gegeven een verkenning voor een ruimtelijke strategie uit te voeren.

Dit omvat:

- een oriëntatie op strategische doelen voor de langere termijn;
- een verkenning van behoefte-ontwikkeling voor wonen en werken;
- een ruimtelijke doorlichting van de mogelijkheden;
- een synthese tot een evenwichtige ontwikkelingsschets als leidraad voor de ruimtelijke ontwikkeling tot ver in de volgende eeuw.

### 3. Strategie voor de langere termijn.

De projectgroep heeft zich voor een lange termijnvisie georiënteerd op de uitdagingen en taken die vervat zijn in het beleidsconcept stedelijk knooppunt.

Het sleutelbegrip is in dit verband "een hoogwaardig vestigingsklimaat". Infrastructuur, kansrijke bedrijfssectoren en een hoog commercieel en publiek voorzieningenniveau geven inhoud aan dit klimaat. Een actief milieubeleid is geboden ter voorkoming van milieubelasting door nieuwe ontwikkelingen. Een goed woonklimaat en positieve milieukwaliteiten zijn belangrijke waarden op zich en vormen daarnaast steeds belangrijkere elementen in het vestigingsgedrag, ook voor bedrijven. Het gebied Arnhem-Nijmegen kan zich naast andere sterke punten ook profileren als attractief woongebied.

Om dat vestigingsklimaat te bereiken zijn bestuurskracht, een sterk financieel draagvlak voor benodigde investeringen en een eenheid in planologisch handelen, op basis van verantwoorde afwegingen, bitter hard nodig. Zeker in die zônes die in de verstedelijking betrokken worden.

De volgende richtlijnen moeten gevolgd worden:

- beschikbaar stellen van lokaties voor bedrijfsterreinen die aantoonbaar meedelen in het vestigingsklimaat;
- geen ruimte bieden voor vestigingsmogelijkheden van bedrijven met een zware milieubelasting;
- goede woonmilieus scheppen die ontsloten kunnen worden met openbaar vervoer van stedelijk niveau;
- ruimte bieden voor een infrastructuur van hoog niveau;
- beheersing van mobiliteit, door positieve voorwaarden te scheppen voor gebruik van openbaar vervoer en fiets;

- behoud/versterking van landschappelijke waarden en aantrekkelijke gebieden en ecologische milieus;
- versterking van de kwaliteiten en de mogelijkheden voor recreatief (mede-)gebruik van de openbare ruimte bij stadsranden en bij stedelijke uitbreidingen;
- optimale voorwaarden scheppen voor een hoog publiek en commercieel voorzieningenniveau, onder meer door draagvlakversterking, met een bijzondere aandacht voor de binnenstad als huidig en toekomstig zwaartepunt van voorzieningen.

Het knooppunt Arnhem-Nijmegen is het meest gediend met een versterking en niveauverhoging van de steden zelf. Alle ontwikkelingen moeten daarop beoordeeld worden. Het tussengebied kan extra vestigingsvoordelen bieden voor nieuwe voorzieningselementen die een ruime reikwijdte hebben en niet passen in een stedelijk milieu.

#### 4. Structuurbeelden voor de langere termijn.

Voor het zichtbaar maken van ruimtelijke mogelijkheden binnen de regio Nijmegen (zie kaart 1) zijn een drietal "contrastbeelden" ontworpen. Deze beelden moeten de theoretisch mogelijke "eindsituaties" tot ver in de volgende eeuw uitdrukken.

De drie beelden kunnen getypeerd worden als

1. satellietmodel;
2. concentratiemodel;
3. vingermodel.

##### Ad 1. Satellietmodel (kaart 2).

Dit ontwerp gaat uit van een afronding van de stad en een aangroei bij satellieten als Elst, Beuningen/Ewijk, Wijchen, Malden/Molenhoek en Groesbeek. Het is een model van gebundelde suburbanisatie met weinig stedelijke dynamiek.

##### Ad 2. Concentratiemodel (kaart 3).

Dit ontwerp gaat uit van een concentrische ontwikkeling van de centrale stad. Het accent komt volledig te liggen op "Nijmegen-noord". De Waal wordt een rivier binnen de stad. In een forse uitbreiding vanaf Lent tot Oosterhout en Elst moet ruimte geboden worden aan een scala van woonomgevingstypen binnen een stedelijk kader. Onderdeel vormen een halte van railvervoer (tussen Lent/Elst) en een nieuw subcentrum voor voorzieningen en economische activiteiten (Betuwse Poort). Bij volledige realisatie van dit model moet uitgegaan worden van een extra Waaloverschrijdende verbinding tussen de bestaande stadsbrug en de 2e Waalbrug bij Beuningen/Weurt.

##### Ad 3. Vingermodel (kaart 4).

Dit ontwerp is opgehangen aan een stelsel van lineair openbaar vervoer. Groei in vingers vanuit de stad, verknoopt aan stations voor railvervoer (richting Lent/Elst, richting Wijchen/Niftrik) danwel aan geavanceerde snelbussystemen (Malden/Molenhoek en Weurt/Beuningen/Ewijk). Stedelijke ontwikkelingen zijn mogelijk bij de haltes van openbaar railvervoer. Gedifferentieerde woonmilieus kunnen aangeboden worden.

Deze modellen zijn vervolgens getoetst aan richtlijnen. Daaruit blijkt dat het satellietmodel te weinig potenties heeft. Het zou verdienste kunnen hebben als een regionaal "afbouwmodel" met weinig (stedelijke) dynamiek. Het schiet tekort om belangrijke doelen van het stedelijk knooppunt gestalte te geven. De beide andere ontwerpen hebben uiteenlopende waarden maar verhouden zich redelijk tot goed met de richtlijnen. Hier ligt een keuzesituatie. Om die situatie meer inzichtelijk te maken zijn de structuurbeelden verder getoetst:

- taken en behoeftetrends op de middellange termijn;
- mogelijkheden voor lokaties voor wonen en werken in de drie structuurbeelden en wat zijn deze waard.

## 5. Behoeftetrends.

### Wonen.

Op basis van uitkomsten van het W.M.O. 1987/1988 kan geconcludeerd worden dat de beschikbare bouwcapaciteit vóór 2000 tekort schiet ten opzichte van de vraag naar woningen gericht op de stad. Het vertrek vanuit Nijmegen is en zal hoger zijn dan voorspeld, tenzij er nieuwe capaciteit komt. Pendelaars die in Nijmegen willen wonen komen te weinig aan hun trekken. De bevolkingssamenstelling wordt daardoor eenzijdiger: meer 1+2 persoonshuishoudens zonder baan.

Het economisch herstel gaat in die zin aan Nijmegen voorbij.

Om daaraan tegenwicht te bieden moeten in de periode 1988-2000 in ieder geval 11.500 woningen gebouwd kunnen worden. Dat is ruim 4.500 woningen meer dan de door de provincie voor de periode 1938-2000 beschikbaar gestelde capaciteit. De provincie gaat dat nu ook erkennen en gaat uit van een behoefte van circa 10.600 woningen. Rekening houdend met beschikbare lokaties/projecten in de stad zal er voor 3500 à 4500 woningen ruimte geschapen moeten worden. Gezien de wensen moet het grootste deel als een laagbouwmilieu gerealiseerd worden, zeker indien alle doelgroepen bediend moeten worden.

Voor de periode na 2000 ontbreekt een goede rekenbasis. De geplande lange-termijnverkenningen moeten die basis geven. Gezien het landelijk groeitempo (nota Heerma) is het raadzaam rekening te houden met nog eens ruimte voor 7500 woningen in een stedelijk kader (2000-2025), met doorgroeimogelijkheden voor latere perioden. Rekening houdend met verdichtingsmogelijkheden na 2000 (hooguit 2000 woningen) zal voor circa 5500 woningen ruimte gevonden moeten worden.

### Werken.

De bodem van het reservoir aan hoogwaardig stedelijk industrieterrein is in zicht. Bij gelijkblijvend uitgifteniveau zal in de regio Nijmegen vóór 2000 nog zo'n 160 à 170 ha nettoterrein nodig zijn. Daarnaast is permanent een reservecapaciteit van circa 50 ha snel uitgeefbaar terrein nodig voor grootschalige acquisities. De behoefte aan terreinen voor regionale bedrijvigheid kan de eerstkomende periode nog afgedekt worden met bekende, regionale reserves en geplande uitbreidingen. Met name het aanbod van hoogwaardig (acquisitie-)terrein is in die periode zonder meer onvoldoende. In de negentiger jaren zal acuut schaarste ontstaan aan terreinen die goed liggen bij de moderne industrie (nu Westkanaaldijk en Bedrijfspark Lindenholt). Brabantse Poort biedt gedeeltelijk soulaas; niet alle bedrijfstypen kunnen hier geplaatst worden. De ruimte voor grootschalige acquisities ontbreekt nu al.

Voor de regionale bedrijvigheid is er in de eerstkomende periode minder spanning tussen vraag en aanbod. Wel zal hier goed gelet moeten worden op de diverse vraagsegmenten. Niet ieder terrein is bijvoorbeeld aantrekkelijk voor de transport- en distributiesector, terwijl deze als veelbelovend wordt beschouwd. De keuzesituatie moet dus breed genoeg zijn.

Gezien het behoeftebeeld is reservering van lokaties voor milieubelastende bedrijven/activiteiten (A-inrichtingen) niet aan de orde.

In de periode ná 2000 nemen de onzekerheden in de terreinbehoefte toe. Uitgegaan wordt van een trendmatige daling van de behoefte tot rond 2025. Hierbij zullen op langere termijn nieuwe ontwikkelingen (grotendeels) op bestaande terreinen kunnen plaatsvinden. Binnen zo'n trend is aanvullend circa 180 ha nodig. Een flexibel ruimtelijk kader is nodig om op verantwoorde wijze bedrijfsterreinlokaties ter beschikking te krijgen, wanneer het sociaal-economisch beleid daarom vraagt. Verschillende marktsegmenten moeten daarbij bediend kunnen worden.

#### Ontwikkeling van centraal-stedelijke voorzieningen.

Nijmegen heeft in de ontwikkelingsvisie Spoorzône een aanzet gegeven tot een ruimtelijke en functionele vernieuwing van het centraal-stedelijk gebied.

In de evaluatie van het structuurplan stadscentrum worden ook andere zônes en functies genoemd die intensivering en kwalitatieve versterking behoeven; onder andere culturele, recreatieve, commerciële en zakelijke voorzieningen, als ook nieuwe centraal-stedelijke woonvormen.

Een dergelijke kwaliteitsverhoging past in de ontwikkelingslijn van stedelijk knooppunt. Nijmegen zal haar positie als dienstverleningscentrum op het hoogste niveau tesamen met Arnhem, waar moeten maken.

Een aantal van de knooppunt-voorzieningen (cultuur, publieksintensieve stedelijke recreatie, detailhandel) zijn op het hoogste niveau sterk centraal-stedelijk gebonden. Ze kunnen in de meeste gevallen "geruggesteund" worden door een daarop af te stemmen situering van nieuwe, grootschalige woongebieden. Hoe dichterbij, des te ruimer het gebruik van de binnenstad. Bovendien behoeft het extra-gebruik, door zo'n ligging en bij goede infrastructuur, niet te leiden tot extra automobiliteit. Verder blijkt een brede vraag te bestaan naar goede woongebieden, op fietsafstand van de binnenstad (woningmarktonderzoek 1985, 1988).

#### Recreëren.

In dit kader is toegespitst op het recreëren in de zônes waar door andere activiteiten claims gelegd worden: stedelijke uitloopgebieden.

Als uitwerking van het Streekplan Midden-Gelderland worden inmiddels plannen voor stedelijke uitloopgebieden voorbereid. Het is ook een stedelijk belang dat deze plannen uitgevoerd kunnen worden. Kwaliteitsverhoging van deze openbare ruimte levert een bijdrage tot het positieve woonklimaat voor de regiobevolking. Het vormt ook een element in het gewenste vestigingsklimaat en in toeristische aantrekkelijkheid van de regio Nijmegen.

Binnen de concept-programma's van eisen/deelplannen voor stedelijke uitloopgebieden in de regio Nijmegen kunnen de volgende hoofdlijnen gevonden worden:

- ten oosten en zuiden van Nijmegen worden de mogelijkheden voor toerisme en recreatie deels verruimd, ten dele afgeremd ter bescherming van ecologische waarden; het vormt een waardevol gebied dat zich voor het grootste deel niet verdraagt met toe te voegen andere functies;
- het open gebied tussen Wijchen, Beuningen, Lindenholt wordt een functie als stedelijk uitloopgebied toegekend met mogelijkheden voor recreatief medegebruik;
- het gebied tussen Lindenholt, Weurt, Beuningen is van belang als buffer en als verbindende zône naar het uiterwaarden- en oeverwallengebied langs de Waal.

Het gebied ten noorden van de Waal tussen Lent, Bommel, Elst en Oosterhout heeft in het streekplein geen functie toegewezen gekregen als stedelijk uitloopgebied. Wel wordt behoud van openheid op bepaalde plaatsen en bescherming van verspreid voorkomende natuurwaarden in het overheersend agrarisch gebied nagestreefd. Het Betuwegebied heeft enkele concentratiepunten voor dagrecreatie. Daarnaast vervullen de Waaloevers een zône voor routegebonden recreatie.

#### Mobiliteit en verkeersvoorzieningen.

Bij de structuurbeelden zijn principes en uitgangspunten meegegeven die voortkomen uit de zorg voor een verantwoorde mobiliteit en woon- en leefcondities in de regio:

- de noodzaak van een 2e Waalbrug in alle structuurvisies;
- het belang van optimale condities voor een stelsel van openbaar vervoer van hoogwaardig niveau;
- het zodanig lokaliseren van woon-, werk- en recreatiegebieden dat de fiets voor omvangrijke groepen een alternatief kan zijn.

De noodzaak van een 2e Waalbrug komt voort uit:

- het scheppen van een beter woon- en verblijfsklimaat in de stad, door onnodige verkeersstromen buiten de stad te houden;
- een goede bereikbaarheid van de regio als onderdeel van de stedenring en voor de relaties met andere knooppunten.

Voor een verdere toelichting wordt verwezen naar de reactie op het Structuurschema Verkeer en Vervoer (zie bijlage 1).

#### Groei en milieuwaarden.

Toeneming van activiteiten en ruimtebeslag brengen automatisch in meer of mindere maten milieunadelen voort.

Omdat het gaat om een natuurlijke groei en daarbij gevoegd een gewenst herstel van regionaal ontoelaatbare zwakke economische verhoudingen, inclusief een vestigingsbeleid, is zo'n toeneming van activiteiten als beleidsmatig uitgangspunt genomen. Overigens is selectiviteit daarbij geboden. Bijvoorbeeld het toelaten van nieuwe milieubelastende bedrijven (A-inrichtingen) verslechtert het totale vestigingsklimaat voor wonen en werken.

De zorg voor het milieu moet tot uitdrukking komen in de geleiding van de verstedelijking:



- voorwaarden scheppen voor beperking van onnodige mobiliteit en voor het gebruik van milieuvriendelijke vervoerswijzen;
- ontzien van kwetsbare en/of hoogwaardige landschappen, ecologische milieus.

Binnen die gezichtspunten is extra aandacht nodig voor de zône Weurt-Beuningen. De milieudruk op Weurt is nu al hoog. Toevoeging van bedrijfsterreinen en infrastructuur versterken bij ongewijzigd beleid dit probleem.

Het milieu als waarde op zich, de zorg voor de dagelijkse leefkwaliteit en een positief vestigingsklimaat vragen om een verantwoorde balans in de afwegingen en in de uitwerkingen van het te kiezen verstedelijkingsmodel.

#### Behoeftte-ontwikkeling en marktverhoudingen.

Wat betreft zowel wonen, werken als recreëren blijkt uit de verkenning een breed maatschappelijk draagvlak aanwezig te zijn om in en dicht bij de stad ruimte te scheppen, mits deze ook in de gewenste kwaliteiten gerealiseerd worden. Mobiliteitsbeheersing en milieuwwaarden worden daarmee ook gediend.

Doelen van de compacte stad blijven actueel, alleen door ruimte-schaarste binnen de bestaande stad treedt een schaalverschuiving op.

Ook vanuit het gezichtspunt behoeften en marktverhoudingen biedt het satellietmodel ten opzichte van de twee andere structuurbeelden te weinig pluspunten.

#### 6. Lokaties binnen de structuurbeelden, hun waarde voor stedelijke groei (kaarten 5, 6) en keuzevraagstukken (kaart 7).

Zowel voor wonen en werken zijn alle zinvolle lokaties binnen de drie structuurbeelden op een rij gezet en getest aan de hand van allerlei maatstaven. Niet alleen uit oogpunt van aantrekkelijkheid vanuit wonen en werken, maar ook wat betreft de schaduwkanten voor landschap, milieu of in de vorm van onnodige mobiliteit e.d. Uit die analyse blijkt dat een drietal lokaties tussen Nijmegen en (in) Malden (Elshof, Malden-noord en Malden-Hogehof) en meerdere lokaties in het gebied Lent/Oosterhout/Bemmel/Elst voor woningbouw de gunstigste balans hebben van plussen en minnen. Zeker de lokaties boven de Waal zijn niet altijd gemakkelijk te ontwikkelen (inpassen van kassengebieden, hoogleidingen, infrastructuur), maar deze bezwaren zijn niet zodanig dat nu al afgezien zou moeten worden van vervolgactiviteiten, integendeel!

Voor het werken scoren de volgende lokaties goed:

- Reeksehof-noord en zuid en Kinderdorp Neerbosch als een logische uitbreiding van Westkanaaldijk;
- het Epon-terrein voor watergebonden en distributiegevoelige bedrijven (containerterminal/inlandport); het terrein Grintgat-Weurt is te zien als een reservelokatie wanneer het Eponterrein onvoldoende ontwikkelingsmogelijkheden biedt voor dit soort ontwikkelingen;
- Zesweg-noord/Bijsterhuizen-zuid zijn veelbelovend als logische uitbreidingen van Brabantse Poort en bedrijventpark Lindenholt in westwaartse richting;
- bij een omvangrijke ontwikkeling ten noorden van de Waal ontstaat de mogelijkheid van een zogenaamde Betuwse Poort (zône met kantoorachtige en kleinschalige stedelijke bedrijvigheid, nabij een verzorgingspunt);

- de Aam-zuid biedt goede eigenschappen voor transport/distributie.

Enkele terreinen vallen te overwegen (de Grift nabij Lent/Elst), anderen bieden veel minder pluspunten.

De geselecteerde lokaties voor wonen en werken vallen in geen enkel geval samen. Daarvoor hoeft daartussen niet afgewogen en gekozen te worden.

Bij vergelijking van deze lokaties en de concept-visies/deelplannen voor de stedelijke uitloopgebieden, worden wel afwegingen zichtbaar (zie ook kaart 7):

- bij volledige benutting van alle potentiële lokaties voor bedrijven in het gebied tussen Lindenholt-Beuningen-Weurt worden de mogelijkheden voor recreatief medegebruik afgesneden en diverse woongebieden te sterk ingeklemd. Oplossingen kunnen gevonden worden:

- \* door een recreatief aantrekkelijke route vanuit Lindenholt, via het aan te leggen bosgebied bij het ARN-terrein naar de uiterwaarden en oeverwallenlandschap van de Waal in te brengen;

- \* door een ruime groenzône te handhaven tussen Weurt, Beuningen en de bedrijfsterreinlokaties.

Niettemin wordt door toevoeging van bedrijfsterreinen en de verlenging van de RW73 naar een nieuwe Waalbrug ingeleverd op potentiële kwaliteiten;

- de openheid en waarde van het komgrondengebied tussen Beuningen-Wijchen-Lindenholt wordt door inzet van de zuidrand voor bedrijfsterrein (voortzetting Bedrijvenpark Lindenholt in westelijke richting) niet essentieel aangetast; extra zorg moet besteed worden aan de inrichting van deze lokatie op de scheiding naar het open gebied (landschapsplan);
- de landschappelijke waarden, de betekenis als uitloopgebied van de open ruimte tussen Malden en Nijmegen kunnen bij beperking van inzet voor woningbouw tot de lokaties Elshof en Malden-noord overeind blijven; ook hier is zorgvuldige plaatsing binnen het landschap geboden;
- ten noorden van de Waal.  
Uitbreiding van de stad in noordelijke richting zal niet alleen vragen om begeleidende landschapsopbouw en inrichting om dit stadsdeel goed in dit open gebied in te passen, maar ook om de positie ten opzichte van de kernen Bemmelen en Oosterhout helder te houden.  
Uitgroei naar het noorden zal tevens moeten betekenen dat een deel van de Betuwe ook aangemerkt zal moeten worden als stedelijk uitloopgebied.

#### 7. Ontwikkelingsschets voor de middellange en lange termijn.

Uitgangspunt voor een ontwikkelingsschets is dat een duidelijke en samenhangende strategie voor de langere termijn wordt benoemd. De omvang van de ruimtebehoefte voor wonen, werken, recreëren, de taakstellingen te ontleen aan de aanwijzing tot stedelijk knooppunt, en de daaruit voortvloeiende inrichtingsvraagstukken en milieu-afwegingen kunnen niet behandeld worden in een model van korte termijnoplossingen.

Via de toetsing van drie structuurbeelden aan de hand van belangrijke strategische lijnen (par. 4.3, 4.4), de selectie en meerzijdige waardering van lokaties binnen die tructuurbeelden (6.1 t/m 6.3), kan geconcludeerd worden dat:

1. het satellietmodel geen antwoord biedt om strategische doelen (par. 4.4) veilig te stellen. Daarbinnen te plaatsen lokaties voor wonen en werken voeren in de meeste gevallen tot een verslechtering van het leef- en vestigingsklimaat van de regio. Ze staan op gespannen voet met belangrijke milieu- en mobiliteitsdoelen;
2. het vingermodel betere perspectieven biedt, maar te veel slecht of matig scorende lokaties en realiseringproblemen van het onderliggend openbaar vervoersysteem bezit om als ruimtelijk richtsnoer voor de langere termijn te kunnen dienen. Zo blijkt de uitbreiding van de kern Wijchen in westwaartse richting (lokatie Niftrik) voor de structuur van Wijchen en de ruimtelijke geleiding (afwisseling bebouwd en onbebouwd) aanvechtbaar te zijn. De afstand tot centraal-stedelijke verzorgings- en werkgebieden is groot. Ook de "vinger" Malden volbouwen richt veel schade aan. Dit zal leiden tot een zeer onevenwichtige opbouw van de kern Malden en een aantasting van het overgangsgebied tussen beboste stuwval en het Maasgebied. Op grond van deze overwegingen komt ook dit model op onderdelen op de tocht te staan; de essentie van het model kan niet waargemaakt worden. Een beperkt aantal lokaties uit dit model scoren niettemin goed en verdienen nadere overweging;
3. het concentrisch model zowel strategische doelen dient als ook voor wonen en werken goed scorende lokaties bevat. Milieu- en mobiliteitsdoelen worden daarbinnen ten opzichte van de andere modellen beter behartigd. Het versterkt het stedelijk draagvlak en ondersteunt daarmee ontwikkelingstaken in het kader van de IVE Nota Ruimtelijke Ordening.

Op grond van deze strategische en ruimtelijke toetsing dient onverkort de voorkeur voor een concentrische ontwikkeling uitgesproken te worden.

Een tweede belangrijke vraag is: bevat het concentrisch model voldoende ruimte om de diverse toekomstige vraagsegmenten zoals beschreven in par. 6.1 t/m 6.3 te bedienen?

Het model bevat voor wonen en werken de volgende lokaties:

- voor wonen: Elshof, lokaties bij Lent/Elst/Bemmel;
- voor bedrijfsterreinen: Reeksehof-noord en zuid, Kinderdorp Neerbosch, Eponterrein, de Aam-zuid (eventueel De Grift);
- voor kantoorachtige stedelijke bedrijvigheid: de Betuwse Poort.

De capaciteit voor wonen bedraagt ± 10.000 woningen (Elshof circa 850, ten noorden van de Waal ruim 9.000 woningen). Omdat het ruimtetekort tot 2025 in dezelfde orde van grootte ligt (3.500 à 4.500 voor 2000 en 5.500 na 2000), kan geconcludeerd worden dat het model voldoende armslag biedt om voor een lange termijn oplossingen te bieden. Wel dient veel zorg besteed te worden aan de kwalitatieve differentiatie en inrichting in de grootschalige ontwikkeling ten noorden van de Waal, met stadsparken en uitloopzônes.

Indien de woningbehoefte in de volgende eeuw op een hoger niveau zou liggen en/of verdichtingsmogelijkheden binnen de stad minder zijn dan aangenomen, kan alsdan teruggevallen worden op een tweetal woonlokaties uit andere structuurbeelden die positief scoren (Malden-noord, Malden-Hogenhof).

De capaciteit voor werken (bedrijfsterreinen) bevat de volgende segmenten:

- ± 110 ha (netto) voor te acquireren reguliere bedrijvigheid en regionale/stedelijke bedrijvigheid (Reeksehof-noord en zuid, Kinderdorp Neerbosch);
- ± 85 ha (netto) voor distributie-achtige bedrijven (Eponterrein, de Aam-zuid). Voor dit vraagsegment kan de lokatie De Grift als reserve dienen.

De toe te voegen ruimte tot 2025 is ingeschat op 140 ha (netto) met een aanvullende continue buffercapaciteit van 50 ha voor grootschalige acquisities.

Met name voor acquisitie van hoogwaardige en grootschalige bedrijvigheid biedt het model te weinig armslag.

De lokatie Bijsterhuizen zuid en Zesweg-noord zijn bijzonder geschikt voor dit marktsegment en kunnen aan het concentrisch model toegevoegd worden (zie ook par. 6.2).

Voorts dient er rekening mee gehouden te worden dat er realiseringproblemen bij terreinen kunnen optreden.

De lokaties Kinderdorp Neerbosch is mogelijk pas op termijn beschikbaar.

De lokatie Grintgat kan voor bedrijfsterreinontwikkeling als een reservegebied beschouwd worden indien het Eponterrein onvoldoende ontplooiingsmogelijkheden voor watergebonden distributiefuncties bezit.

In par. 6.3 is het belang van recreatieve openbare ruimte aansluitend op stadsranden toegelicht. Bij een ontwikkeling van woon- en werkgebieden zoals hierboven beschreven biedt voldoende aanknopingspunten om ook aan de noord- en westzijde kwalitatief aantrekkelijke stedelijke uitloopgebieden te realiseren (zie ook kaart 8).

#### 8. Wanneer zijn welke lokaties nodig: faseringsnoodzaak en taken.

##### Woningbouw.

Bij analyse van de vraagverhouding en aanbod van geplande lokaties uit het meerjarenprogramma blijkt een continuïteitsprobleem vanaf de midden-negentiger jaren:

- Lindenholt, C.W.Z.-terrein en Grootstal zijn dan als aanbodegebieden met laagbouw uitgeput;
- de resterende lokaties (b.v. Spoorzone, inbreidingslokaties) kunnen niet alle doelgroepen bedienen.

Er is behoefte aan voortzetting van een stedelijke laagbouwproductie vanaf 1995; anders zullen belangrijke doelgroepen niet bereikt worden. De lokatie Elshof (850 woningen) is daarbij van cruciale betekenis. De continuïteit kan gewaarborgd worden door een zo vroeg mogelijke inzet van lokaties ten noorden van de Waal (Lent oost/west).

De aanpak van lokaties ten noorden van de Waal zal met uiterste voortvarendheid en ambitie moeten geschieden. Vanaf 1997 zal hier tot productie gekomen moeten worden, waarbij op kwaliteit en differentiatie niet bezuinigd zal kunnen worden.

Werken.

In de begin negentiger jaren wordt hier al krapte verwacht:

- Westkanaaldijk/Lindenholt/Winkelsteeg zijn dan uitgegeven;
- Brabantse Poort, stofkamlokaties kunnen niet alle doelgroepen bedienen.

Er is al in de begin negentiger jaren behoefte aan uitgiftemogelijkheden van kavels binnen een nieuw ruim stedelijk bedrijfsterrein voor uiteenlopende bedrijfstypen. Vanaf dat moment zullen noodgedwongen vooralsnog regionale terreinen de behoefte aan stedelijk industrieterrein moeten opvangen.

Reeksehof-zuid en daarna noord (als een uitbreiding van Westkanaaldijk) en

Bijsterhuizen-zuid/Zesweg-noord (als een uitbreiding van Brabantse Poort en Bedrijvenpark Lindenholt) zijn voor een wervend aanbod bitter hard en zo snel mogelijk nodig.

Wanneer deze lokaties veilig gesteld zijn (qua capaciteit en fasering), ontstaat er even adempauze om over het vervolg een lijn uit te zetten:

- lokaties binnen Nijmegen (Eponterrein, Kinderdorp Neerbosch);
- lokaties bij Lent, afhankelijk van het ruimtelijk ontwikkelingspad (Betuwse Poort, de Aam-zuid en eventueel De Grift).

Bij voortgaande economische groei en gelet op het tijdkostende planologisch en technisch voorbereidingsproces van terreinen zal er gedurende lange tijd een ongewenste spanning blijven tussen gewenst en beschikbaar aanbod. Bovendien is er in de eerste periode weinig ruimte voor lokatiekeuze. Alle gewaardeerde, aanvaardbare en realiseerbare lokaties zijn dan nodig om voldoende armslag voor een dynamisch beleid te behouden.

**BIJLAGE**



Bijlage: De noodzaak van een 2e Waalbrug.

Huidige situatie.

De ontwikkeling van het verkeer in de afgelopen jaren heeft ertoe geleid dat binnen de stad een aantal sterk beperkende maatregelen in het gebruik van de auto is ingevoerd.

Te beginnen met het parkeerbeleid, waarbij in de totale binnenstad van Nijmegen de parkeergelegenheid in een distributiesysteem is opgenomen.

Binnen dit distributiesysteem worden slechts die categorieën geaccepteerd, die voor het functioneren van de binnenstad van belang zijn (bewoners, bezoekers en zakelijk verkeer).

Langparkeerders vinden in de binnenstad geen parkeerruimte meer.

Naast de parkeerdistributie is bij de reconstructie van het stedelijk hoofdwegennet een aanzienlijke beperking van de doorstromingscapaciteit geaccepteerd. Afgestemd op de eisen van de verkeersveiligheid zijn de hoofdverbindingen zo veel als mogelijk was- binnen de bestaande grenzen van het verkeersgebied- voorzien van vrijliggende fietspaden, c.q. parallelwegen en is de ruimte voor het autoverkeer beperkt.

Deze beperking in capaciteit heeft geleid tot de noodzaak via de verkeersregelininstallaties op de hoofdverbindingen te komen tot een verkeersbeheersingssysteem waarop het autoverkeer "gedoseerd" op het stedelijk hoofdwegennet wordt toegelaten.

De compensatie voor bovengenoemde beperkingen van het autoverkeer, worden gevonden in een verhoging van de kwaliteit van het openbaar vervoer en het creëren van hoogwaardige fietsverbindingen.

Ondanks dit samenhangende pakket van maatregelen blijkt de druk op het stedelijk hoofdwegennet door het autoverkeer slechts weinig af te nemen. De komst van de landelijke autosnelwegen A15, A50 en A73 hebben weliswaar belangrijke delen van het vroegere doorgaande verkeer van het stedelijk hoofdwegennet laten verdwijnen, maar de sterke (indusdiële) ontwikkeling van de stad vraagt om aanvullende infrastructurele voorzieningen voor het (lange afstand) autoverkeer.

Het autoverkeer dat zijn oorsprong c.q. bestemming vindt in Nijmegen en zijn directe omgeving, kan voor zijn westelijke oriëntatie een alternatief vinden in de verbinding A73/A50, maar de Waaloverschrijdende relatie in noordelijke richting blijft voor een zeer belangrijk deel de bestaande Waalbrug, aansluitend op het stedelijk hoofdwegennet gebruiken. De omrijfactor voor de brug bij Ewijk in de A50 bedraagt dan ook 1,8\*.

Gevolg hiervan is dat de dosering van het verkeer naar het stedelijk hoofdwegennet zodanig groot moet worden, dat het essentiële bezoekers- en zakelijke verkeer voor gebieden als de binnenstad daaronder gaat lijden. De beperking van de toegankelijkheid aan de noordzijde van de stad leidt reeds thans tot filevorming en heeft tot gevolg dat de verzorgingsfunctie van de Nijmeegse binnenstad voor een gebied als de Betuwe steeds verder terugloopt.

\* S.V.V.: Omrijfactor dient in beginsel kleiner dan 1,4 maal de kortste verbinding tussen twee centra te zijn.



Zoals reeds opgemerkt hebben de aanleg van de A15, A50 en A73 een positief effect gehad op de verkeersdruk op het stedelijk wegennet, maar de samenvoeging van de A50 en de A73 op de brug bij Ewijk in de A50, levert door de verschillende oriëntaties van de verkeersstromen grote capaciteitsproblemen op.

De oost-west gerichte verkeersstroom van de A73 (Rotterdam-Ruhrgebied), moet op de A50 tussen de knooppunten Ewijk en Valburg, het noord-zuid gerichte verkeer op de A50 kruisen.

Gezien de intensiteit van beide verkeersstromen zijn capaciteitsproblemen en de bijbehorende filevormingen reeds merkbaar.

Ten gevolge van deze capaciteitsproblemen op de hoofdwegen van het landelijk wegennet oriënteert een steeds groter worden deel van het verkeer zich weer op de bestaande Waalbrug, aansluitend op het stedelijk wegennet.

#### Toekomstige situatie.

In het Structuurschema Verkeer en Vervoer, zoals dat onlangs is gepresenteerd, is een scenario voor de verkeersafwikkeling neergelegd, dat in belangrijke mate aansluit bij de beleidslijnen zoals die in het Nijmeegse al een groot aantal jaren wordt gevolgd.

Beperking van de (auto-)mobiliteit door het voeren van een stringent parkeerbeleid, grafmazig hoofdwegennet met beheersing van de verkeersafwikkeling, dosering van het autoverkeer via verkeerslichtenregelingen en sterke verbetering van de kwaliteit van het openbaar vervoer.

Desondanks constateert ook het Structuurschema in haar scenario, dat met een groei van het autoverkeer rekening zal moeten worden gehouden.

Voor het knooppunt Arnhem-Nijmegen betekent dat, dat ondanks de inspanningen in het openbaar vervoer zoals die thans worden ondernomen, door een verdere integratie van bus en trein binnen het knooppunt en een verdere verbetering van de infrastructuur ten behoeve van de fiets binnen de stadslichamen, dat met een verdere groei van de verkeersdruk door het autoverkeer niet kan worden ontkomen, onder meer door de gevolgen van de derde oeververbinding over de Rijn.

Bij de huidige capaciteit van de stedelijke hoofdwegen kan geen groei van het autoverkeer meer worden opgevangen. Handhaving van de huidige situatie betekent derhalve onherroepelijk een terugloop van de bereikbaarheid en daarmee aantasting van de economische mogelijkheden van het knooppunt. Tegen de achtergrond van de positie die aan Arnhem/Nijmegen in IVE nota Ruimtelijke Ordening is toegekend is dit vooruitzicht niet acceptabel.

Bezien we de toekomstige ontwikkelingen in het knooppunt dan is duidelijk dat de economische potentie van Nijmegen gelegen is in zijn binnenstad/Spoorzone (bereikbaarheidsprofiel A) en de werkgelegenheidsterreinen Brabantse Poort (bereikbaarheidsprofiel B) en Westkanaaldijk (bereikbaarheidsprofiel C).

De bereikbaarheid van de binnenstad wordt bedreigd door de toenemende druk van het autoverkeer op de stedelijke hoofdwegen door het verkeer dat het knelpunt op de bajonet A73/A50 wil ontlopen, terwijl de bereikbaarheid van de Brabantse Poort en de Westkanaaldijk onder datzelfde knelpunt gaat lijden.

#### Oplossingsrichtingen.

Het Structuurschema Verkeer en Vervoer onderkent het probleem van de verkeersafwikkeling rond de bajonet op de A50 en stelt ter plaatse een vergroting van de wegcapaciteit voor.

Daarmee is, op landelijk niveau, de doorstromingsproblematiek op de hoofdtransportas wellicht opgelost, maar wordt slechts uiterst beperkt aan de bereikbaarheidsproblematiek binnen het knooppunt Arnhem-Nijmegen bijgedragen.

Meer toegesneden op de in het Structuurschema Verkeer en Vervoer voorgestane integrale oplossing van de problemen in het verkeer en vervoer, zou het aanleggen van een verbinding die tevens de druk van het stedelijk wegennet vermindert, zijn.

De meest aantrekkelijke verbinding in dit opzicht wordt gevormd door een doortrekking van de A73 over de Waal naar de A50, langs Beuningen, omdat een dergelijke verbinding, in tegenstelling tot een brug in het stedelijk hoofdwegennet in belangrijke mate bijdraagt aan de oplossing van alle gesignaleerde problemen:

- Landelijk:

de problematische bajonet op de A50 wordt via de doortrekking van de A73, omgezet in een kruisende beweging bij Andelst, die op het "klaverbad" ter plaatse geen enkel probleem zal opleveren.

- Stedelijk:

het verkeer van en naar de stad zal over twee verbindingen in noordelijke en westelijke richting worden afgewikkeld, waardoor op de hoofdwegestructuur rond de binnenstad een daling van de verkeersdruk wordt bereikt, die het mogelijk maakt om met de huidige verkeersruimte een adequate afwikkeling van het economisch en (openbaar) busverkeer te garanderen.

De aangrenzende woongebieden kunnen bovendien daadwerkelijk gevrijwaard worden van overmatige verkeersdruk.

Economisch:

doortrekking van de A73 naar de A50 via een tracé dat aansluit op de werkgelegenheidsgebieden Brabantse Poort en Westkanaaldijk, zal deze gebieden qua bereikbaarheid nog verder versterken (aanwezigheid van hoofdtransportassen weg en water).

Het op termijn doortrekken van de spoorverbindingen van de PGEM-centrale zal hier een optimaal klimaat voor een terminal (weg, water, rail) creëren.

Samenvattend.

Op termijn zal de verkeersafwikkeling in en rond Nijmegen slechts goed kunnen functioneren als een tweede Waalbrug in het verlengde van de A73 wordt aangelegd.

Gevoegd bij de verbetering van het openbaar vervoer in het stedelijk knooppunt Arnhem/Nijmegen zal hiermee een ontlasting van het stedelijk hoofdwegennet worden bereikt, die noodzakelijk is voor de afwikkeling van het zakelijk verkeer en het openbaar vervoer.

De westflank van de stad, waar zich thans en in de toekomst de meest economische functies kunnen ontwikkelen, wordt hiermee ondersteund en ontsloten. Het probleem van de "bajonet" op het landelijk wegennet in de A50 is daarmee tevens opgelost.

