

het kan



PROFIELSCHETS

Knooppunt

Arnhem - Nijmegen



Vastgesteld door de Colleges van Burgemeester en Wethouders van Arnhem en Nijmegen

5 MAART 1991

Inhoud

- 1 Inleiding 5
- 2 KAN binnen de stedenring en in internationaal perspectief 9
- 3 Strategische keuzen voor de toekomst 15
- 4 Bestuurlijke vernieuwing KAN 34
- 5 Knooppuntprojecten 35
- Bijlage 37

S a m e n v a t t i n g

Het knooppunt Arnhem-Nijmegen (KAN) heeft specifieke kenmerken en ambities in regionaal, nationaal en internationaal opzicht met een sterke onderlinge samenhang.

In een regionale optiek wordt KAN gedomineerd door de economische en ruimtelijke ontwikkelingsbehoefte van twee gelijkwaardige steden in hun gewestelijke setting. Aan deze behoefte wordt tegemoet gekomen door de realisering van 30.000 - 60.000 woningen in de komende 25 jaar, 600 - 800 ha nieuwe bedrijfsterreinen en de aanleg van ontbrekende schakels in de infrastructuur en communicatie/telematicanetwerken. De inrichting van de Over-Betuwe staat bij die ontwikkelingen centraal. De samenhang in dit gebied wordt gewaarborgd door een goede afweging tegen milieu-, natuur- en landschapsbelangen. Automobilititeit in het woonwerk-verkeer zal effectief worden teruggedrongen. Bestaande infrastructuur wordt economisch zo goed mogelijk benut en de nieuwe infrastructuur optimaal gesitueerd.

In nationaal opzicht profileert KAN zich als een transportregio, waarin alle modaliteiten van verkeer en vervoer Oost-West en Noord-Zuid samenkomen. Dit laat zich uitstekend combineren met wonen en werken. Als oostelijke as in de stedenring uit de Vierde Nota RO en Vinex biedt de regio bij uitstek mogelijkheden om een deel van de Randstadproblemen met minder geld en meer effect en grotere samenhang op te lossen.

In internationaal perspectief heeft KAN grote betekenis door de ligging op de achterlandverbinding naar Centraal- en Oost-Europa. Als Europese regio vormt het samen met de aangrenzende Duitse steden een bevolkingsconglomeraat van 1,5 miljoen mensen. In zekere opzichten vergelijkbaar met de Randstad, maar met relatief meer ontwikkelingspotenties. In deze regio is immers niet het opheffen van knelpunten aan de orde, zodat investeringen hier een hoger rendement opleveren dan in de congestiegebieden.

In KAN verenigen zich regionale, nationale en internationale belangen op een logische en samenhangende wijze, waardoor het zich als dubbelknooppunt uitzonderlijk onderscheidt en kans biedt aan de oplossing van nationaal-economische knelpunten. Er worden drie knooppuntprojecten gepresenteerd met een sterk onderling verband in volgorde van urgentie. Zij liggen rechtstreeks in het verlengde van de regeringsdoelstellingen in de Vierde Nota en zijn vooral gericht op versterking van de internationale economische positie van Nederland.

I I n l e i d i n g

In de Vierde Nota R.O. is een aantal steden aangewezen als stedelijk knooppunt. Het gebied Arnhem-Nijmegen behoort tot de dertien knooppunten. Arnhem-Nijmegen ligt gunstig in het infrastructuurnet, bezit kansrijke bedrijfssectoren, heeft een ruim en kwalitatief gedifferentieerd voorzieningenapparaat en veel attractieve woonmilieus. Tegelijkertijd wordt Arnhem-Nijmegen in de Vierde Nota tot de Stedenring Centraal Nederland gerekend. Deze zone is het economisch kerngebied van ons land. In het Europa der regio's zal dit kerngebied een herkenbare en vooraanstaande plaats moeten innemen.

1.1 Doel en opzet profielschets

Het Rijk nodigt de knooppunten in de Vierde Nota Extra uit een profiel op te stellen, waarin wordt ingegaan op ontwikkelingsrichtingen op lange termijn, met als basis een analyse van sterke en zwakke punten en een strategische visie. De rijksoverheid zal vervolgens samen met de stedelijke knooppunten de planontwikkeling op gang brengen om hun status en de onderlinge samenhang uit te werken. Het knooppunt Arnhem-Nijmegen, voortaan KAN genoemd, laat in deze nota zijn visie op het gewenste ontwikkelingsprofiel zien. Die spitst zich toe op beleidslijnen en projecten die op knooppunt-niveau van belang zijn. De ontwikkeling van het knooppunt zal tot stand worden gebracht in directe relatie en samenwerking met de regio's die tot KAN kunnen worden gerekend.

In de profielschets komt achtereenvolgens aan de orde:

- de positie van KAN in ruimer (inter)nationaal kader;
- het sociaal-economisch perspectief;
- kwaliteitsverhoging in het voorzieningenniveau;
- behoud en verbetering van ruimtelijke kwaliteiten en een goed woon- en leefmilieu;
- infrastructurele vereisten voor de ontplooiing van KAN;
- hoofdlijnen voor een nieuwe bestuurlijke organisatie;
- de uit het voorgaande af te leiden strategische KAN-projecten ;
- de investeringsdynamiek, uitgedrukt in een lijst met projecten op stadsgewestelijk niveau (bijlage).

Samen met de eerder uitgebrachte provinciale nota 'Arnhem-Nijmegen ligt goed' (1990) en de besluitvorming daarover, is de profielschets voor KAN het vertrekpunt van planontwikkeling en de basis voor het aanmoedigen van alle betrokkenen om het knooppunt waar te maken. Dit vereist een intensivering van de relaties binnen KAN.

1.2 Intensivering relaties binnen KAN

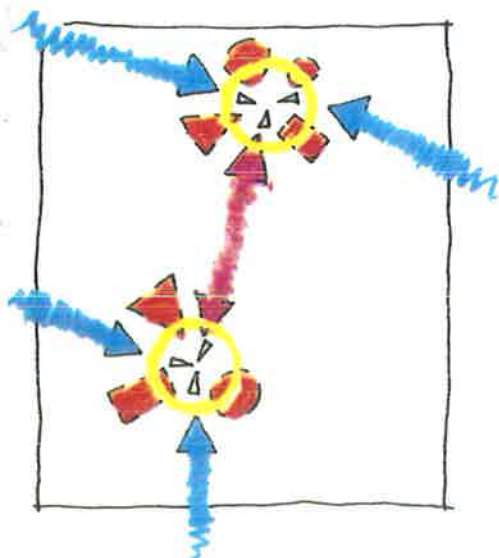
Vanaf 1987 worden in het gebied Arnhem-Nijmegen de banden aangehaald. Aanvankelijk waren dat vormen van samenwerking met het uitzicht op een lokkend Midden-Gelders perspectief, later was dat onder de uitdagende noemer van stedelijk knooppunt.

Het doel ervan wordt treffend verwoord in de titel van het rapport 'Meerwaarde voor Midden-Gelderland' van de beide Kamers van Koophandel, waarin de voordelen van een economische ontwikkeling in een ruim Midden-Gelders verband worden belicht.

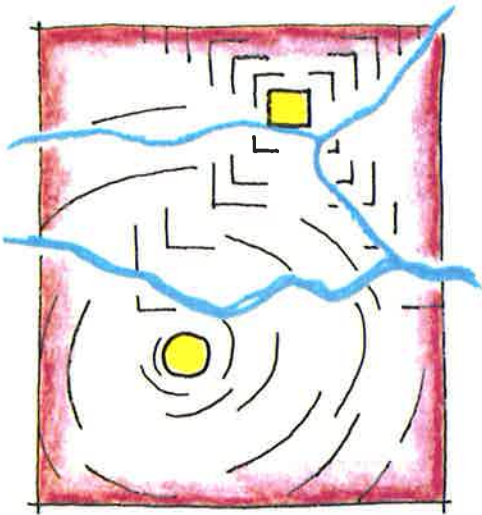
De 'Bouwstenennota' van 1988 haakte in op het concept van stedelijke knooppunten uit de Vierde Nota en gaf aan dat KAN de noemers bezit en de ambitie heeft een stedelijk knooppunt te zijn. De situatie van KAN als dubbelknooppunt vroeg om nieuwe overlegstructuren. Deze zijn voortvarend tot stand gebracht en recent nog bijgesteld om de intensivering in de relaties bestuurlijk aan te zetten en te beheersen. Speciale inspanningen zijn verricht om het stedelijk en regionaal denken van alle betrokkenen te verruimen tot knooppunt-denken.

1.3 KAN als dubbelknooppunt

Basispatroon ontwikkeling KAN
(naar: 'Arnhem-Nijmegen ligt goed')

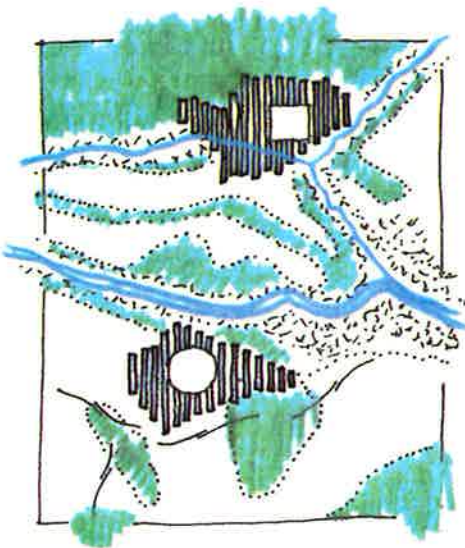


Arnhem-Nijmegen neemt te midden van de knooppunten een relatief unieke positie in, doordat het om een liaison van twee gelijkwaardige steden gaat. Samen bezitten ze in ruime mate het voorzieningspakket en de uitstraling die in de Vierde Nota aan een knooppunt worden toegeschreven. Dit vertrekpunt is zowel uitdagend als complicerend. Uitdagend, omdat het hier gaat om de grootste concentratie van bevolking, bedrijvigheid en aantallen arbeidsplaatsen buiten de Randstad met een overeenkomstig draagvlak voor voorzieningen en economische initiatieven. Complicerend, omdat het twee volwaardige regio's en middelgrote steden betreft, die lange tijd hun eigen weg hebben gevolgd en invloeden deelden in met name de Over-Betuwe.



Specialisatie en taakverdeling

Versterking van ruimtelijke
en landschappelijke structuur
(naar: 'Arnhem-Nijmegen ligt goed')



Ook in de toekomst zal het basispatroon blijven bestaan van een verstedelijkend gebied met twee brandpunten van economische activiteiten en regionale voorzieningen, elkaar deels versterkend en aanvullend en ten dele ook in een gezonde, elkaar prikkelende concurrentie.

KAN is als stedelijk knooppunt het meest gediend met een voortgaande intensivering en niveauverhoging van deze twee kernen. Tegelijkertijd bestaat in het kader van het knooppunt de wil en de noodzaak om door een gezamenlijke inspanning de landsdelige verzorging (Oost-Nederland) en een wervend sociaal-economisch en ruimtelijk-planologisch beleid uit te bouwen en uit te voeren.

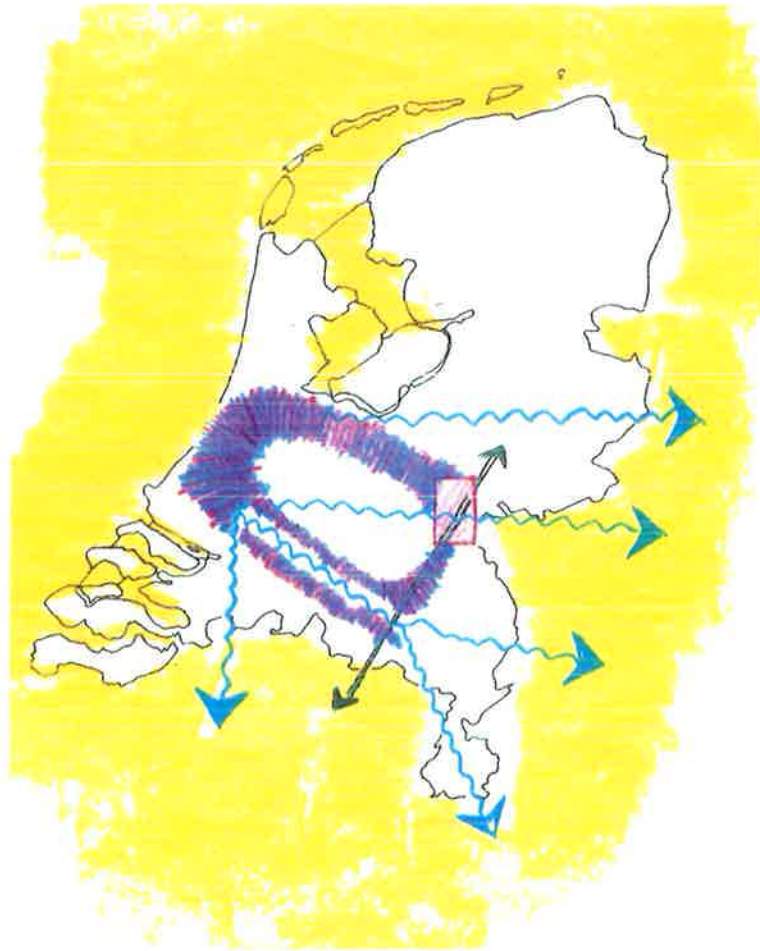
De niveauverhoging zal dan niet alleen voortkomen uit de versterking van de twee steden en regio's, maar ook uit specialisaties en taakverdelingen om met gemeenschappelijke middelen het hoogst haalbare niveau in kwaliteit te bereiken. Voor topvoorzieningen op het terrein van cultuur, onderwijs, medische zorg, toerisme, recreatie en sport zullen de mogelijkheden in een ruimer verband worden uitgelijnd. De sociaal-economische ontwikkeling, de marketing van dit deel van het economisch kerngebied van Nederland als vestigings- en investeringsmilieu en het gewenste functioneren van de arbeidsmarkt zullen ook binnen het ruime knooppunktkader moeten worden bevorderd.

De wens om nieuwe ontwikkelingen te combineren met een versterking van ruimtelijke en landschappelijke structuren en een actief milieubeleid, kan niet anders dan in een gezamenlijke aanpak van steden en regio's in Midden-Gelderland worden verwezenlijkt.

In dit kader werkt versterkend dat KAN heeft gefungeerd als proefregio voor het OVx2-project, hetgeen zijn vervolg krijgt in een vervoerregio.

Lang niet alle mogelijkheden en keuzevraagstukken zijn nu al in deze profielschets tot uitdrukking te brengen. Het strategisch denken van KAN houdt niet op met de voltooiing van dit stuk.

KAN, schakel
in de stedering



2 *KAN binnen de stedenring en in internationaal perspectief*

In dit hoofdstuk plaatsen we KAN in het ruimere kader van de Stedenring Centraal Nederland en ook ten opzichte van andere knooppunten. Tegelijkertijd wordt zichtbaar dat KAN zich meer dan voorheen wenst te oriënteren op het aangrenzende Duitse gebied (Regio Rijn-Waal) en op het zich nieuw aftekenende krachtenveld in Europa (internationaliseringsaspecten).

2.1 Schakel in de Stedenring en in het economisch kerngebied van Nederland

KAN vormt de schakel tussen de noordvleugel van de Stedenring, die in aanzienlijke mate op dienstverlening is gericht, en de meer door moderne industrie getypeerde zuidvleugel.

In ruimer verband wordt in KAN ook de op het nieuwe Europa gerichte ontwikkeling van Oost- en Zuid-Nederland gebundeld. Het knooppunt wordt doorsneden door vier hoofdtransportassen van vervoer in de richting van Duitsland en Oost-Europa: over de weg (A12, A15, A73), railvervoer personen (Utrecht-Arnhem-Duitsland), railvervoer vracht (de Betuwelijn), via het water (de Waal en de Rijn).

De karakterverschillen tussen de meer op diensten gerichte noordvleugel van de Stedenring en de zuidvleugel, die het meer heeft gezocht in logistiek en moderne industrie, worden weerspiegeld in KAN. Arnhem is bijvoorbeeld de vijfde kantorenstad van het land en huisvest een aantal hoofdkantoren van (inter)nationaal opererende bedrijven.

In het totaal van meer dan een miljoen m² kantoorruimte in KAN heeft Arnhem met ruim 700.000 m² een groot aandeel. De dienstensector vertoont in beide knooppuntsteden een krachtige groei. In Arnhem is op dit moment 50.000 m² in aanbouw. In Nijmegen wordt ingespeeld op de nu bekende behoefte aan nieuwbouw via het grootschalige project Brabantse Poort dat inmiddels in ontwikkeling is.

Nijmegen heeft zich na een neerwaartse ontwikkeling in de periode 1973 - 1983, die een halvering van de werkgelegenheid in de industrie betekende, door een slagvaardig acquisitiebeleid en daarbij gesteund door een actieve bemoeienis van hogere overheden, weten op te werken tot een groeicentrum van moderne industrie.

In samenhang met het sterke academische milieu en de gezondheidszorgcluster zijn voorwaarden aanwezig voor de noodzakelijke voortzettende groei.

Gegeven de strategische ligging van KAN mogen we ons niet beperken tot een hechte samenwerking binnen het knooppunt. Tegelijkertijd dient KAN de uitdaging aan te gaan van het zich breeduit positioneren als de schakel tussen Noord en Zuid. Het knooppunt Arnhem-Nijmegen kan de krachtige economische ontwikkeling langs de as Utrecht-Ede-Wageningen en in de Brabantse Stedenrij koppelen binnen de Stedenring Centraal Nederland. Hierbij wordt optimaal gebruik gemaakt van de hoofdtransportassen naar het oosten.

In het oostelijke kwadrant van de stedenring integreert en verbindt KAN de ontwikkelingsdynamiek van de Noord- en Zuidvleugel. De steden in dit knooppunt bieden de bevolking van een zeer ruim gebied een hoog niveau van faciliteiten op cultureel, medisch, educatief en commercieel vlak. In economische zin vullen zij elkaar aan door voorzieningen als een vooraanstaand academisch centrum en researchinstellingen, prominente adviesbureaus en hoogwaardige dienstverlening en infrastructuur. In het knooppunt kan worden geprofiteerd van de toenemende vervaechting van Centraal Nederland, met zijn internationale mainports, en het Ruhrgebied. Binnen dit ruimere verband zijn de perspectieven gunstig voor moderne industrie, logistiek, distributie en begeleidende dienstverlenende activiteiten. Er is hier ruimte voor nieuwe initiatieven met behoud van het aantrekkelijke woon- en leefklimaat. In de relaties met Utrecht-Ede-Wageningen en Eindhoven-Den Bosch zullen perspectieven projectmatig worden ingevuld.

Met gerichte ruimtelijke investeringen kunnen tegelijkertijd nu al optredende fricties worden weggenomen en kan de ontplooiing van de Stedenring worden veiliggesteld. In dit verband gaat het vooral om investeren in de relaties en een goede communicatie binnen de Stedenring en met de andere knooppunten en economische centra.

Het knooppunt is via hoofdtransportassen voorzien van goede achterlandverbindingen. KAN is via spoor, weg en water verbonden met de Rhein-Ruhrstad; Eindhoven heeft prima verbindingen met afzetgebieden in de Rhein-Ruhrstad, Zuid-Duitsland en Antwerpen-

Brussel-Gent. De interne relaties in de Oostvleugel laten te wensen over, zowel via de weg als per spoor. Dit wijst op de noodzaak van een snelle aanleg van de A50 Nijmegen-Eindhoven. De relaties van de Oostvleugel met noordelijke en zuidelijke landsdelen zijn eveneens gebrekkig. De doortrekking in oostelijke richting van de A15 (Enschede-Hengelo) en van de A73 naar het zuiden dienen met voorrang te worden gerealiseerd. Een goede verbinding met grote economische centra buiten Nederland wordt daarmee ook gewaarborgd (Hamburg/Bremen, Ruhr-gebied, Antwerpen-Brussel-Gent).

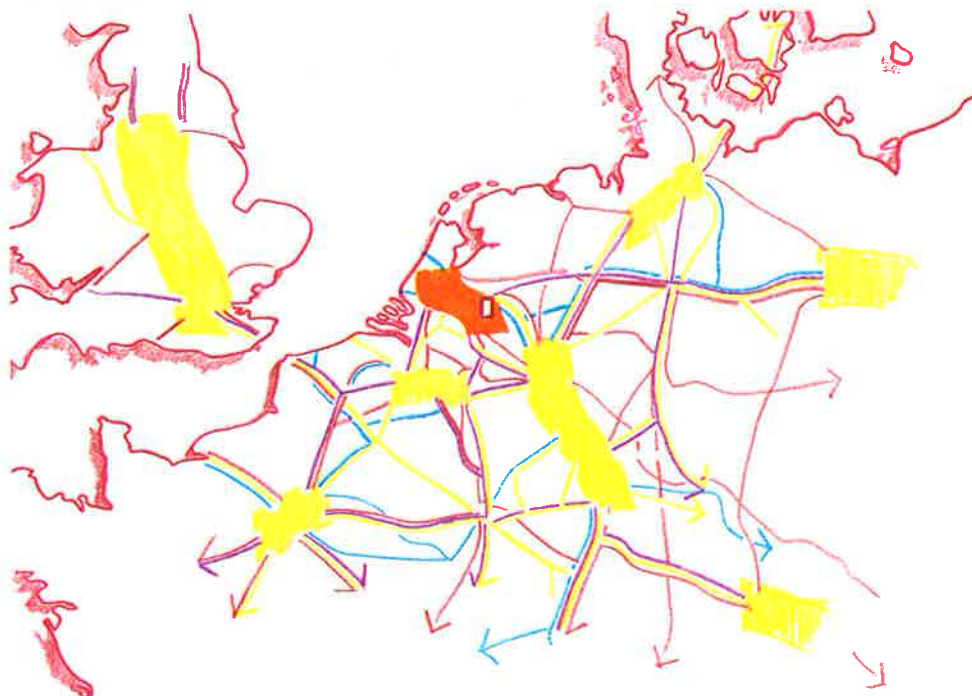
2.2 Internationalisering van de relaties

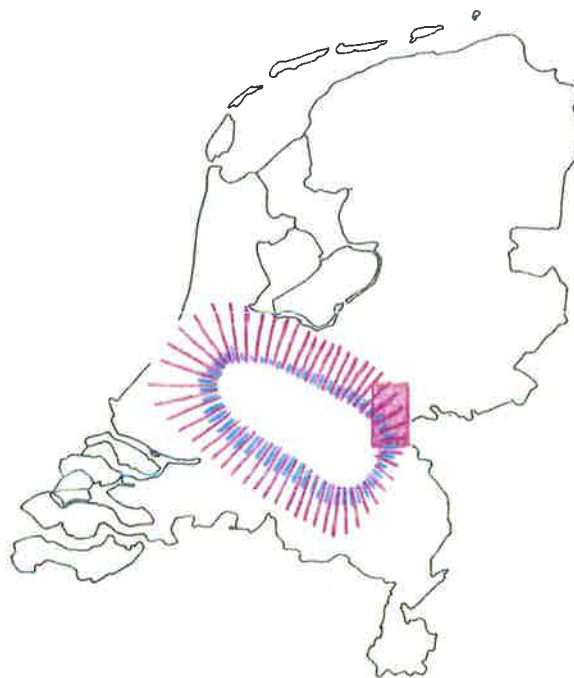
Een aantal ontwikkelingen op nationale en internationale schaal raakt de economische motorfunctie van de KAN-regio. Ten eerste de vereniging van de beide Duitslanden en de openlegging van Oost-Europa. Een vergroting van de markt voor diensten en de sectoren industrie, bouw en handel is daarvan het gevolg. Dit zal leiden tot een sterkere relatie tussen de Nederlandse mainports en hun achterland. Het lijkt geen twijfel dat het locatieprofiel van KAN hiervan slagvaardig zal kunnen profiteren.

De ligging in de zwaarste transportader tussen de mainports en Centraal- en Oost-Europa geeft grote mogelijkheden voor een bijdrage in de ontwikkeling van "Nederland - distributieland".

De infrastructuur leent zich optimaal voor verknoping van de verschillende vervoerswijzen.

De stedering tussen mainports en achterland





Accent op dienstverlening en industrie binnen de Stedenring

Een tweede belangrijke ontwikkeling is het wegvallen van de Europese binnengrenzen per 1 januari 1993 én de angst voor het "Fort Europa" bij bedrijven en instellingen buiten de EG.

In het recente verleden hebben het Oosten en het Zuiden van Nederland bewezen attractief en lucratief te zijn als vestigingsplaats voor Europese operaties van dit type bedrijven (Fuji, Texas Instruments, Digital Equipment Parts Center, Rank Xerox, etc).

Het accent ligt hierbij op productie en logistiek voor een Europese markt. Deze ontwikkelingen zullen de reeds aanwezige, internationale gerichtheid van het knooppunt (universiteit, medische voorzieningen, multinationals en researchinstellingen) vergroten. De euronale positie van KAN laat zich organisatorisch plaatsen binnen de Regio Rijn-Waal, een internationaal samenwerkingsverband van gemeenten en overheidslichamen in het Duitse en Nederlandse stroomgebied van de Neder-Rijn. Deze grensoverschrijdende samenwerking bestrijkt terreinen als toerisme, infrastructuur, arbeidsmarkt en technologie. Zowel in het Nederlandse deel met 750.000 inwoners als in het Duitse deel (700.000 inwoners) kunnen de tot voor kort ervaren nadelen van een situering aan de grens worden omgevormd in voordelen. In toenemende mate zullen gezamenlijke projecten gedefinieerd en in ontwikkeling worden gebracht.



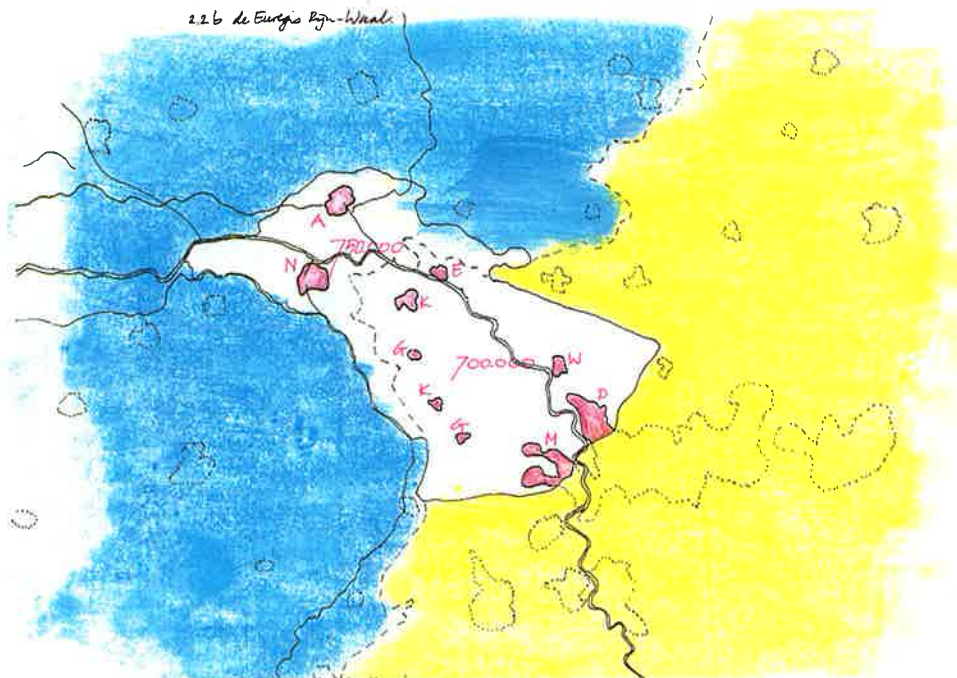
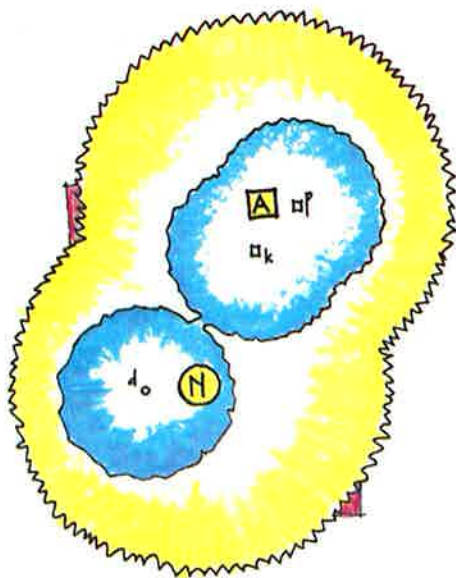
2.3 KAN's landsdelige verzorgingsfunctie

Het knooppunt omvat een rijk geschakeerd potentieel op het gebied van verzorging, onderwijs, gezondheidszorg, administratie, cultuur en bestuur. In de commerciële verzorging vervullen de kernwinkelapparaten van beide stedelijke centra met ca. 175.000 m² verkoopvloeroppervlakte een landsdelige functie. Deze is van direct belang voor een populatie van ca. 750.000 mensen. Rekenen we het secundaire gebied mee dan is de inbedding van beide koopcentra nog aanzienlijk groter.

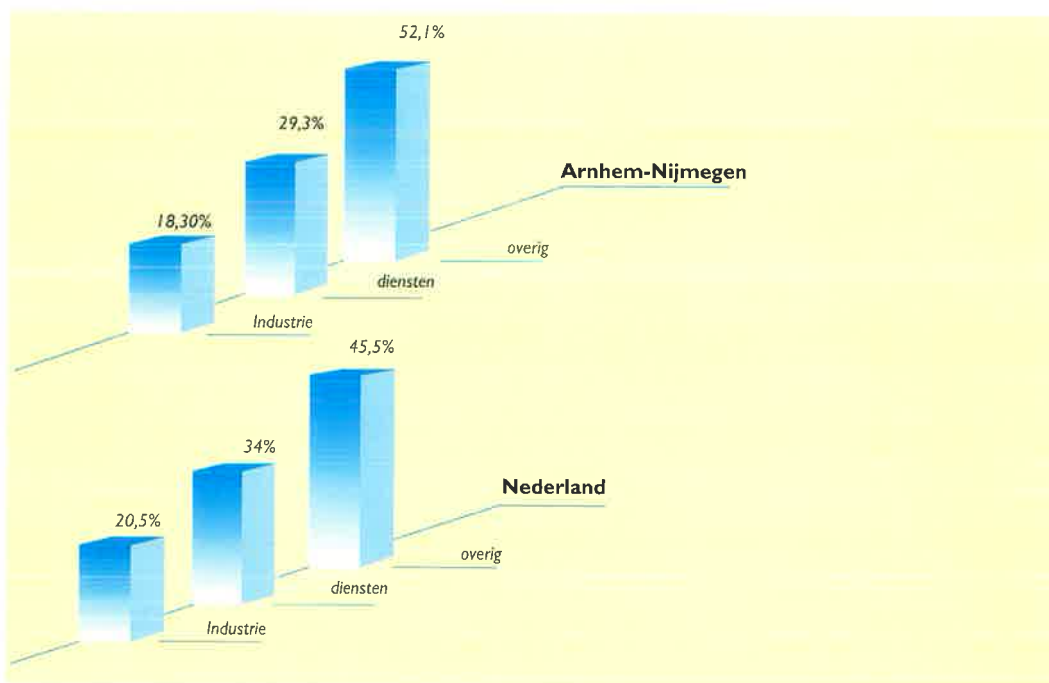
Van het totale consumptievolume in de niet-dagelijkse goederen van rond 2,5 miljard gulden in de regio wordt een aanzienlijk deel in deze centra besteed. Het verzorgingsgebied voor onderwijs, gezondheidszorg en bestuur is nog uitgebreider door de aanwezigheid van een universiteit, het zeer gevarieerde aanbod in HBO-onderwijs, (academische) ziekenhuizen en het provinciaal bestuur in het knooppunt. Het wegvallen van de binnengrenzen in Europa kan ertoe bijdragen dat het verzorgingsgebied nog belangrijk groeit. Met de bevolking aan de andere kant van de huidige grens in het gebied rond Kleef en Wesel kan het knooppunt, gegeven de afstand en de attractie van KAN, een potentieel van meer dan één miljoen mensen bereiken.

Voorzieningsbereik binnensteden (A,N) en stadsdeelcentra (d,k,p)

De Euregio RijnWaal



Aandeel werkgelegenheid KAN per bedrijfsklasse
(bron: CBS)



3

Strategische keuzen

voor de toekomst

In dit hoofdstuk gaan wij met name in op de economische mogelijkheden binnen KAN. Daarnaast komen cultuur, gezondheidszorgvoorzieningen, recreatie en toerisme, milieu en energie, verkeer en vervoer aan de orde.

3.1 Sociaal-economisch perspectief KAN

In de tachtiger jaren is het sociaal-economisch perspectief in de regio's Arnhem en Nijmegen aanzienlijk verschoven. Belangrijk daarbij was de wil om door een actief economisch beleid de aangestaste economische structuur te vernieuwen. KAN wenst daarmee door te gaan. Sleutelbegrippen zijn marketing van economische mogelijkheden en het aantrekken van nieuwe bedrijvigheid. Dat vraagt om een kwaliteitsbeleid voor het vestigingsklimaat en de beschikbaarheid van wervende locaties. Economische versterking dient hand in hand te gaan met arbeidsmarktbeleid.

De noodzaak van structuurvernieuwend economisch beleid

Evenals in de meeste andere Nederlandse regio's is in het KAN-gebied, na de recessie van eind zeventiger en begin tachtiger jaren, sprake van een economische opleving. De ontplooiingskansen van het knooppunt worden optimistisch gezien waar het gaat om economisch-technologische ontwikkelingen, het zich vestigen van (dienstverlenende) bedrijven met groeikracht en een hoog investeringsniveau in vastgoed. Ze resulteren in een grote investeringsbereidheid en -inzet om dit potentieel te mobiliseren.

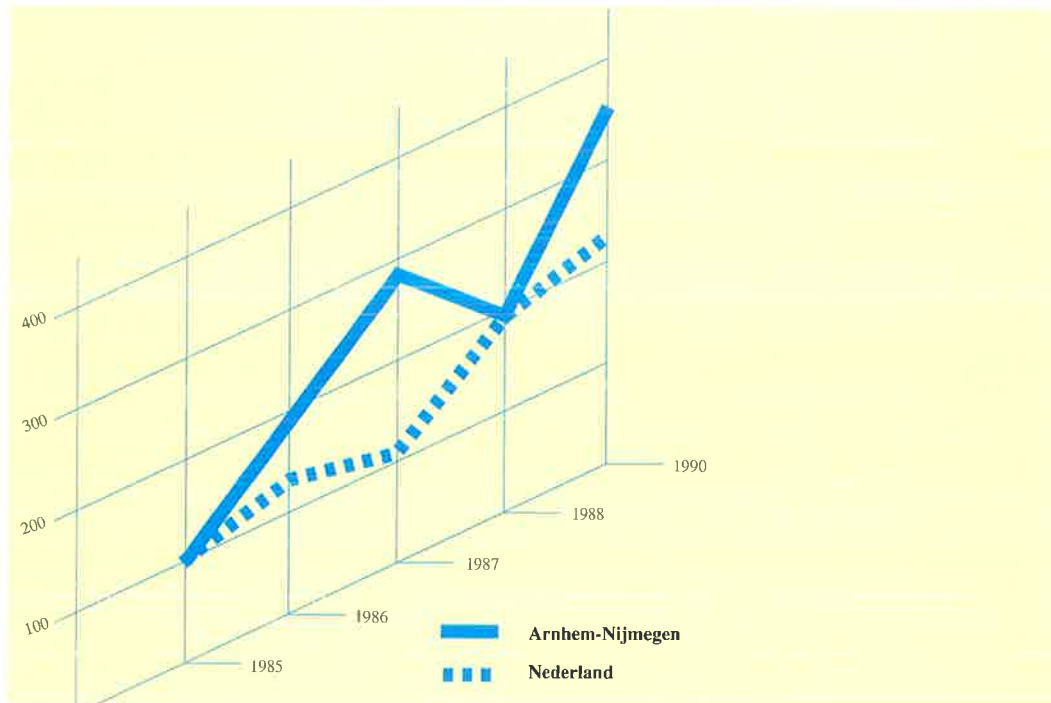
Het is eigenlijk nauwelijks te begrijpen dat KAN tot voor enkele jaren door een sociaal-economisch dal ging. Een door vele bedrijfs-sluitingen ernstig verzwakte economische structuur ging aan het begin van de jaren tachtig gepaard met een groot tekort aan werkgelegenheid en zeer hoge werkloosheidscijfers. De regio stond voor een vuurproef en moest de fundamenten onder de economische structuur geheel vernieuwen. De acquisitiesuccessen hebben een smeeroliefunctie gehad voor het knooppunt.

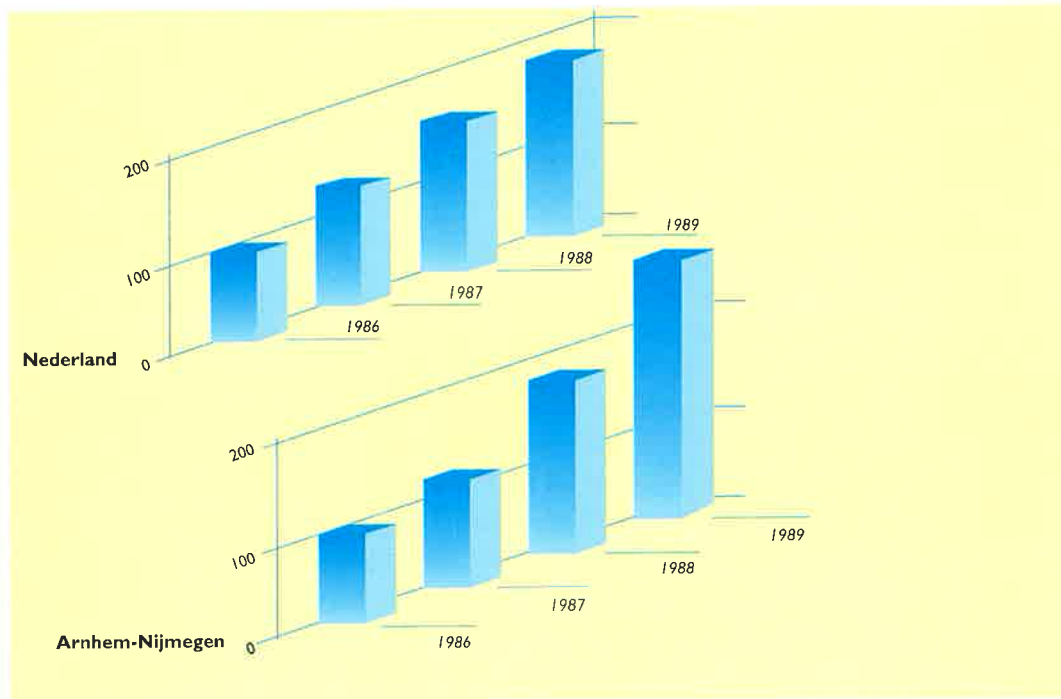
Op KAN-niveau betekenden ze een versterking van de produktie-structuur. Met gevestigde ondernemingen als AKZO, Philips, Postbank, Heidemij, Raet, KEMA, Haskoning, BASF, Ohra, Digital en Intergraph, blijkt KAN te beschikken over bedrijven die bijdragen aan de internationale wervingskracht van het knooppunt.

De vervlechting van industrie en diensten manifesteert zich vooral in de groeiende werkgelegenheid in de commerciële dienstverlening. Ook is er een link met de non-profit sector die in beide kernen sterk is vertegenwoordigd. De commerciële dienstverlening ziet haar positie mede versterkt door opdrachten vanuit de overheids- en semi-overheidsfeer.

Een positieve ontwikkelingslijn is zichtbaar. Toch kan het knooppunt nog niet alles op eigen kracht. Dat is ook de teneur van de reactie van KAN op het nieuwe, regionaal-economische beleid van de regering. De aangekondigde afbouw van het economische beleidsinstrumentarium houdt grote risico's in voor regio's die de positieve ontwikkelingslijn wel te pakken hebben, maar nog kampen met overgeleverde, structurele onevenwichtigheden. De economische structuur van KAN is verbeterd, maar nog kwetsbaar. Er zijn relatief veel nevenvestigingen, waardoor de conjunctuurgevoeligheid groot is.

Marktopname kantoorruimte op de
vrije markt
(bron: Zadelhoff)





Uitgifte bedrijfsterrinen
(index 1986=100)
(bron: Enquête Bedrijfsterrinen)

De werkloosheid ligt op een hoger niveau dan landelijk. Het is vooral de ontwikkeling van de regionale werkloosheidscomponent die -tegen de landelijke trend in- zorgen baart. Ze betekent ondermeer dat gemeentelijke begrotingen voortdurend onder druk staan door de kosten van het RWW-instrumentarium en dat houdt een beperking in van de investeringsmogelijkheden. Vandaar dat KAN met argumenten heeft gepleit voor een, althans voorlopige, handhaving van de IPR, die heeft bewezen een effectief instrument in het revitaliseringsproces van de economie te zijn, zowel bij acquisities als bij uitbreidingsprojecten. Dit geldt evenzeer voor de structuurversterkende middelen. In Midden-Gelderland is in de periode 1984 t/m 1989 met 22 miljoen gulden subsidie voor ruim 80 miljoen aan investeringen gegenereerd. Kennisoverdracht, versterking Midden- en Kleinbedrijf, nieuwe technologieën en ook projecten ter verbetering van de relatie onderwijs- arbeidsmarkt resulteerden in een grote betrokkenheid van vele honderden bedrijven en leverden herkenbare positieve effecten op, waaronder voor meer dan 1000 mensen een marktgerichte scholing. KAN heeft hoge verwachtingen van het nieuwe bedrijfsomgevingsinstrumentarium.

Vernieuwing en verbreding van de economische basis

Op dit moment werken we in knooppuntverband aan een trefzeker marketingsconcept. Daarbij wordt ook aandacht besteed aan het omvangrijke en nog groeiende marktpotentieel in het naburige Duitsland. Hier liggen afzetgebieden voor toeleveranciers binnen KAN. Nieuwe mogelijkheden in de sector logistiek en transport worden daarbij betrokken. Het gaat dan met name om de kansen de toegevoegde waarde binnen deze sector te vergroten.

Multimodale knooppunten

In Nijmegen is door de realisering van een containerterminal inmiddels een geslaagde verbinding gelegd tussen vervoer over de weg en het water. De strategische ligging van het knooppunt krijgt op deze wijze extra dynamiek. Vanuit de huidige vervoersconcepten wordt verder gewerkt aan een versterking van deze sector.

Daarbij wordt voorgesteld te komen tot een bewuste, gestructureerde samenwerking van alle vervoersmodaliteiten door de realisering van netwerken en multimodale knooppunten. Dit is een manier om tegemoet te komen aan problemen die het gevolg zullen zijn van de te verwachten enorme groei van het goederenvervoer, de groeiende congestie en de belasting van het milieu door verkeer en vervoer. Een locatie in de Over-Betuwe, centraal in KAN gelegen zal de meeste kansen bieden voor de succesvolle ontwikkeling van een multimodale transportregio, waarin weg-, water-, railvervoer en telematica samenkomen. Van deze geïntegreerde logistiek zal worden geprofiteerd door deze combinatie met een daarop toegesneden bedrijventerrein aan de westflank van Nijmegen en vervolgens, bij toenemende vraag, in de Over-Betuwe. Deze terreinen zijn vooral bedoeld voor bedrijven, die zijn gespecialiseerd in assemblage, handling, shipping en telematica. Deze ontwikkeling sluit goed aan bij de huidige containerterminal. De belangrijke concentratie van zakelijke dienstverlening binnen KAN maakt het knooppunt extra aantrekkelijk voor de sterk in opmars zijnde nieuwe gespecialiseerde diensten. Voorbeelden zijn specifiek-technische terreinen, telematica, industrieel ontwerp en nieuwe vormen van financiële dienstverlening. De aanwezigheid van research- en kenniscentra wordt op vele fronten benut. In ons concept krijgt kennismarketing een hoge prioriteit.

Gespecialiseerde diensten

Kwaliteitsbeleid vestigingsklimaat en strategische locaties

De ontplooiing van bestaande bedrijvigheid en de vestiging van nieuwe ondernemingen vragen om modernisering van huidige produktiemilieus, aanwijzing van wervende en ook ruimtelijk verantwoorde locaties en infrastructuur. De revitalisering van twee verouderde bedrijfsterreinen in het knooppunt gaat de uitvoeringsfase in. Bij de uitvoering van deze plannen is er veel aandacht voor de verbetering van de infrastructuur, zowel boven- als ondergronds. Het kernthema hierbij is het optimaliseren van de vestigingsvoorwaarden voor het bedrijfsleven.

Optimaliseren vestigingsvoorwaarden

Voor toekomstige ontwikkelingen in de industriële en zakelijke dienstensector is een aantal grote locaties aangewezen. In Arnhem en Nijmegen zijn projecten bij de centrale stations van de NS gedefinieerd. Hier liggen gunstige vestigingsmogelijkheden voor kantoren en voorzieningen met een intensief mobiliteitsprofiel. Het gebruikmaken van de sterke kanten van de beide steden veronderstelt ook een optimale onderling bereikbaarheid. Vooral de verbetering van het openbaar vervoer over het traject Wijchen-Nijmegen-Arnhem-Duiven, met aftakkingen naar Ede/Wageningen-Duiven-Doesburg-Cuyk/Groesbeek, zal zorgen voor een optimale, milieuvriendelijke bereikbaarheid binnen het knooppunt ('OV x 2, In stappen naar de toekomst'). Upgrading van deze verbindingen ondersteunt de ontwikkeling van stationsomgevingen.

Ontwikkeling stationsomgevingen

In de Arnhemse spoorzone ontstaan extra potenties bij de realisering van de ICE (=hogesnelheidstrein) op de lijn Randstad-Europees kerngebied. Voor de industriële groei zijn het grootschalige terrein Bijsterhuizen bij Nijmegen en Overmaat/Rijkerswoerd (Arnhem) gepland, alsmede locaties centraal in KAN nabij spoorwegen en internationale wegverbindingen. In het project Brabantse Poort (west-flank Nijmegen) worden publieksvoorzieningen, kantoorontwikkeling en een hotel-congrescentrum gecombineerd, aanhakend bij het NS-station Dukenburg en het nabije knooppunt voor busvervoer. Het project Gelderse Poort voorziet in de gefaseerde ontwikkeling van een kantorenpark nabij het te realiseren spoorwegstation in Arnhem-Zuid.

Economische stratificatie

Voor de economische stratificatie van KAN moet bijzondere betekenis worden toegekend aan de doortrekking van de A73 (inclusief nieuwe Waalbrug naar de A15), de verbreding van de A12, de doortrekking van de A15 naar de A12 en verder door naar Twente, en de verbinding met Eindhoven (A50). De voorgenomen versterking van de railinfrastructuur biedt nieuwe kansen voor de ontplooiing van de distributiefunctie in het knooppunt. In de context van nieuwe bedrijfsterreinen en kantoorlocaties binnen KAN worden steeds de meest gewenste vormen van de benodigde telematica-infrastructuur geïnventariseerd. Daarmee wordt ingespeeld op het Telematicaplan Gelderland. In dat kader werkt KAN een aantal basiselementen in de sectoren transport en zakelijke dienstverlening uit. In de grafische en de agrarische sector en binnen de bereiken van overheid en maatschappelijk werk, toerisme en recreatie krijgen projecten in dat raamwerk vorm en inhoud.

Glastuinbouw

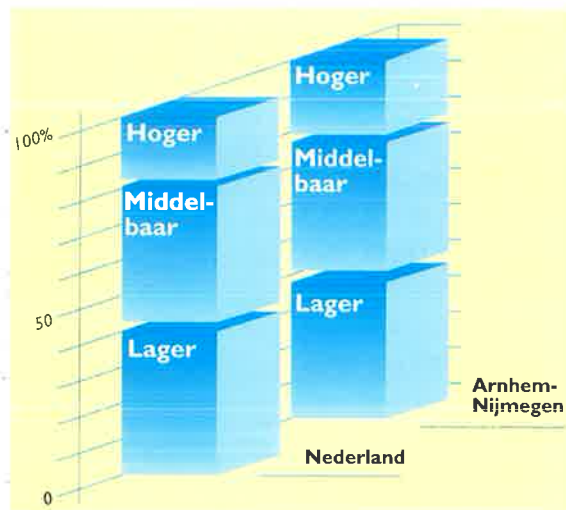
Samen met de voorgenomen versterking van de railinfrastructuur worden hierdoor nieuwe kansen geboden aan de ontplooiing van het multimodale knooppunt inclusief de daarop aangehaakte bedrijventerreinen.

De situering van de glastuinbouw in de Over-Betuwe heeft geleid tot de derde belangrijke concentratie van deze bedrijfstak in Nederland. Gezien de economische betekenis, de arbeidsintensieve vorm, de omvangrijke indirecte werkgelegenheid en de ligging aan de internationale transportcorridor zal de glastuinbouw in dit gebied een verdere kwalitatieve uitbouw en specialisatie ondergaan. Inspelend op de aantrekkelijke condities en potenties zoals de aanwezigheid van een veiling, ontsluitingsmogelijkheden naar groeiende afzetmarkten, de centrumvoordelen en de kennisinfrastructuur (Wageningen en bedrijfsorganisaties), telematicanetwerken, restwarmte-toepassingen en het multimodale knooppunt, wordt gestreefd naar een concentratie van de glastuinbouw in het gebied tussen Huissen en Bommel. Het zo gevormde bedrijfsterrein zal ook ruimte bieden aan gespecialiseerde dienstverlening, research en development.

Arbeidsmarktbeleid als investering in de samenleving

Opleidingsniveau van de werkende beroepsbevolking

KAN heeft gekozen voor investeren in economische voorwaarden. Daar hoort zeker human capital bij. Zowel voor het bestaande als voor het nog te verwerven bedrijfsleven is het arbeidspotentieel van KAN van eminent belang. Het knooppunt Arnhem-Nijmegen beschikt over een omvangrijk en hoogwaardig aanbod. Dit gunstige aspect voor het vestigingsmilieu wordt versterkt door de arbeidsmentaliteit en de hoge produktiviteit. Overheid en bedrijfsleven investeren in het optimaliseren van de aansluiting op de arbeidsmarkt van de werkenden. In toenemende mate schakelt het bedrijfsleven gevestigde onderwijsinstututen binnen KAN in voor uiteenlopende vormen van contractonderwijs. Toch kampen vele bedrijven op dit moment met moeilijk vervulbare vacatures. Deze constatering contrasteert met de nog steeds onaanvaardbaar hoge werkloosheidscijfers. Het knooppunt kampt met de erfenis van de economische structuur uit het begin van de jaren tachtig. Er is een vaste kern van langdurig werklozen, onder wie schoolverlaters/afgestudeerden die in het verleden een minder courante opleiding hebben gevolgd. Arnhem en Nijmegen behoren dan ook tot de zeven bijstandgemeenten die de afgelopen jaren regelmatig een



beroep op de regering moesten doen om de financiële gevolgen daarvan in te perken. Langdurig werklozen worden via banenpools en maatregelen in de Jeugdwerkgarantieregeling aan werk geholpen. Het project "Uitkeren aan werk", een alternatief voor de banenpools, kan wellicht uitgroeien tot een experiment op knooppunt-niveau. In KAN-verband zal worden gewerkt aan mogelijkheden om via een evenwichtiger opleidingsaanbod en beroepsvoorlichting te mikken op meer internationaal gerichte kwalificaties van de potentiële beroepsbevolking. Hierbij dient ook in overweging te worden genomen dat - door het wegvallen van de landsgrenzen - in EG-verband ruimere kansen ontstaan om fricties op de arbeidsmarkt weg te nemen. In dit kader noemen we een eerste initiatief van de KU in Nijmegen. Onlangs werd besloten een leerstoel Duitslandkunde toe te voegen aan het wetenschappelijk aanbod. De internationale school in Arnhem (English stream), een ander initiatief op dit vlak, zal ook haar expertise kunnen inzetten.

3.2. Ontwikkelingsperspectief voorzieningenniveau KAN

KAN wil aankoersen op een hoger gedifferentieerd aanbod op het vlak van cultuur, onderwijs, wonen en werken, gezondheidsvoorzieningen, toerisme en recreatie.

Kenniscentra

KAN heeft een zeer ruim aanbod in onderwijsvoorzieningen. Wat het HBO betreft bestaat er een sterke taakverdeling en vervlechting van de Nijmeegse meer sociaal-medisch getinte opleidingen en het Arnhemse aanbod dat zich richt op economie, kunst en techniek. Van landelijke betekenis voor de agrarische sector, bosbouw en cultuurtechniek is de aanwezigheid van de Hogere Agrarische School in KAN. Voor de toekomst wordt een verdere integratie -door middel van fusies en dependances- en vernieuwing nagestreefd. In Arnhem bestaan plannen voor een HBO-bedrijfscentrum.

Wetenschappelijk onderwijs en onderzoek zijn gesitueerd in Nijmegen. De academische cluster bestaat uit een groot aantal kenniscentra die zijn gebaseerd op de aan de KUN aanwezige expertise. Kennismarketing zal dit decennium een hoge prioriteit moeten krijgen. Dit betekent, dat in aanvulling op de al bestaande instellingen, de vorming van kennisnetwerken, centres of excellence en spin-offs dient te worden bevorderd. De sterk ontwikkelde sectoren van

Kennismarketing

Natuurwetenschappen, Gezondheidszorg en Economie blijven daarbij niet buiten beschouwing. Nieuwe toepassingsgebieden als Letteren (de meertalige markt van Europa) en Rechten (bijvoorbeeld Europees Vennootschapsrecht) bieden perspectief voor een economische aanwending van universitaire kennis. Het Innovatiecentrum, de Stichting Gelderkennis en het Transferbureau zullen in de nabije toekomst, samen met het succesvolle Universitair Bedrijvencentrum (UBC) kunnen profiteren van het Business & Science Parc dat in ontwikkeling is.

Kennisinfrastructuur

De kennisinfrastructuur in het oostelijke deel van de Stedenring Centraal Nederland omvat ook de Landbouw Universiteit Wageningen, waarmee de KUN en de Hogere Agrarische School een samenwerkingsverband zijn aangegaan, en de Technische Universiteiten Eindhoven en Twente. Op het vlak van bedrijfsmatige research huisvest dit gebied topondernemingen als AKZO, Philips, Billiton en Organon. Hiermee zijn Eindhoven en Arnhem, gemeten naar werkgelegenheid, respectievelijk eerste en derde researchstad van Nederland. Naast bedrijfsresearch dragen vele onderzoeks- en adviesinstellingen bij aan de hoge graad van kennisvorming binnen KAN (KEMA, Max Planck Gesellschaft, ITS, TNO, CITO, Euroconsult en een aantal grote ingenieursbureaus).

In het acquisitiebeleid van KAN zal de integratie van aanwezige kennis en te verwerven bedrijvigheid in sleuteltechnologieën de uitdaging vormen, die ervoor zorgt dat binnen het knooppunt een meerwaarde ontstaat, die recht doet aan de geleverde inspanningen op dit vlak.

Nieuwe ensembles binnensteden

De ontwikkeling van KAN vraagt om een verdere versterking van de centrale steden. De aandacht gaat daarbij vooral uit naar een kwalitatieve uitbouw van de beide stadskernen. Binnensteden zijn vanouds het visitekaartje van de stad. Zij staan ten dienste van de stedelijke bevolking en oefenen aantrekkingskracht uit op de suburbane woongemeenschappen. De regio rond KAN wordt qua commerciële voorzieningen als winkels en horeca door de beide binnensteden goed bediend. Het Arnhemse centrum heeft een compact en zeer hoogwaardig winkelaanbod, waarin de top van de Nederlandse detailhandel goed is vertegenwoordigd.

Nijmegen heeft een omvangrijk winkelapparaat. Beide centra oefenen grote aantrekkingskracht uit op consumenten in een ruim verzorgingsgebied dat tot over de grens reikt.

Recreatief winkelen

In beide binnensteden samen wordt een omzet gerealiseerd van meer dan 1,4 miljard gulden. Deze bestedingen en de toenemende waardering voor recreatief winkelen in de stadskern leiden tot een groeiende animo voor bedrijfsvestigingen. In beide polen van KAN zijn kwali- en kwantitatieve groeipotenties aanwijsbaar. Een goede infrastructuur, variatie en samenhang in wonen en werken, het nutten van toeristische en recreatieve functies, versterking van de woonfunctie en ook de uitbreiding in de binnensteden van arbeidsintensieve werkgelegenheid (kantoren en winkels) zijn uitgangspunten voor onze visie op de beide centra in het stedelijk knooppunt. Het perspectief is de Vierde Nota en de internationale concurrentiepositie van het knooppunt. Er liggen nu kansen om de bestaande knelpunten geïntegreerd en gecoördineerd aan te pakken, waarbij coördinatie wenselijk is op allerlei bestuursniveaus en met het bedrijfsleven, bijvoorbeeld in de vorm van PPS-constructies. Aanzetten hiervoor zijn gegeven. Met het contracteren van centrummanagers zijn er in beide steden coördinatiepunten ontstaan om de ontwikkelingen in de centra in goede banen te leiden.

Intensiveren in de kern

In Nijmegen heeft de groeiende aandacht voor het stadscentrum vorm gekregen in de halverwege 1990 gepresenteerde nota Centrum 2000. Onder het motto "intensiveren in de kern" wordt vooral toegewerkt naar een verbreding van het winkelaanbod en een uitbreiding van de culturele voorzieningen. De doelstelling is aansluiting te verkrijgen op de toeristisch-recreatieve ontwikkeling van de Waalkade, die de afgelopen vijf jaar is getransformeerd in een prestigieuze boulevard. Een hoog kwaliteitsniveau van inrichting en onderhoud van de publieksintensieve promenades en een goede bereikbaarheid van het stadscentrum zijn daarbij essentieel.

Cultureel profiel

Het project Mariënborg bevordert de circuitvorming in het nu nog wijdlopijge Nijmeegse centrum, biedt ruimte voor het tekort aan vestigingsmogelijkheden in het A- milieu van de binnenstad en integreert belangrijke nieuwe publieksvoorzieningen (bibliotheek, archief). In het project Plein 1944 ontstaat ruimte voor een nieuw warenhuis/themacentrum. Het culturele profiel van de Nijmeegse binnenstad zal vooral worden versterkt door de nieuwbouw van een museum op het Kelfkensbos.

Daarin kunnen aanknopingspunten worden gevonden om kunst- en cultuurhistorische kwaliteiten te accentueren en te intensiveren in een cultureel kwartier.

*Ecologisch verantwoorde
ontwikkeling*

Het Rijncityproject in Arnhem is opgebouwd rond twee plangebieden. De realisering dient voor een belangrijk deel vorm te krijgen in de marktsector. Het onderdeel Rijn oevers (de gebieden Rijnkade, Stadsblokken, Meinerswijk) beoogt een ecologisch verantwoorde ontwikkeling van de oevers van de Rijn door:

- een versterken van de samenhang tussen de stadsdelen Noord en Zuid;
- een versterken van de centrumfunctie van de binnenstad;
- een benutten van de Rijn in het landschaps- en stadsbeeld en voor toeristische en recreatieve Rijn-gebonden attracties.

Samenhang

Een culturele looproute van het winkelgebied naar de recreatieve as op de Rijnkade versterkt de samenhang tussen het stationsgebied en de zuidelijke Rijn oevers. Belangrijke elementen in de plannen zijn de bouw van woon- en kantoorstorens op markante plaatsen in deze stedelijke omgeving. Hiermee worden accenten gelegd bij het begin en het einde van de binnenstad en het knooppunt van openbaar vervoer. De samenhang wordt nog geïntensiveerd door de aanleg van een fiets-/loopbrug over de Rijn.

Binnen de Rijn oeverplannen wordt veel aandacht geschonken aan de ecologische waarden van het landschap en de uiterwaarden. Het Rijncityproject als geheel is er ook op gericht de woon- en kantoorfunctie in het stadscentrum te versterken. Milieutechnische problemen worden in dit project geïntegreerd tot een oplossing gebracht.

De intensivering in de stadskernen zal voorts gestalte krijgen in:

- een verbetering van het kwaliteitsniveau van inrichting en onderhoud van publieksintensieve gebieden;
- een ruimer aanbod van het openbaar vervoer;
- het opheffen van kwalitatieve tekorten in het aanbod van parkeervoorzieningen;
- een herkenbare markering van fietsroutes en een uitbreiding van bewaakte fietsstallingen;
- een gevarieerd aanbod van woningen en woonmilieus;
- het verbeteren van de relaties tussen de binnensteden en de waterfronten.

Cultuur

Het culturele profiel van KAN is uitdagend. Arnhem en Nijmegen vullen elkaar op veel punten aan. In de provinciehoofdstad zijn de kunstopleidingen geconcentreerd, Nijmegen heeft een scala aan kleine podia, waar vernieuwende kunst veel kans krijgt, een schouwburg en een concertgebouw met sublieme acoustiek.

Veel culturele manifestaties

Het Gelders Orkest en het Theater van het Oosten hebben een nationale status. Veel culturele manifestaties in het knooppunt, o.a. Music Meeting, tentoonstellingen in het Arnhemse Gemeentemuseum en Sonsbeek, Internationale Orgeldagen Rijnstreek, Audio-video Festival en Internationaal Korenfestival, bereiken een (inter)nationaal publiek.

Het voorzieningenniveau spreekt tot de verbeelding. Het heeft een landsdelige functie. Musea als Kröller Müller, het Afrika museum en het Bijbels museum Heilig Landstichting, genieten landelijk bekendheid. De verscheidenheid aan kunstopleidingen garandeert -door de participatie van kunstenaars en docenten- een optimaal cultureel klimaat binnen het knooppunt. Filmhuizen, grootschalige popconcerten en Literaircafé completeren dat beeld.

Op museumgebied werken beide steden aan plannen voor het versterken van hun museale basis via nieuwbouw en uitbreiding. Archeologische en historische waarden krijgen als vanouds aandacht. Voor de collecties moderne beeldende kunst is de huidige culturele infrastructuur niet toereikend.

Nieuwe ensembles

Het is van groot gewicht binnen de bestuurlijke en economische opties van het knooppunt ook ruim aandacht te besteden aan het culturele profiel van KAN. In het knooppunt staan investeringen in cultuur op de agenda. In het kader van de herinrichting van de Nijmeegse binnenstad (Centrum 2000) ontstaat een uitdagende samenhang in de voorzieningen. Nieuwe ensembles in de binnenstad integreren cultuur, recreatief winkelen en toerisme. Voor alle betrokkenen een inspirerende taak die vraagt om creativiteit.

Met de nieuwbouwplannen van de Hogeschool der Kunsten ontstaat er in het westelijk deel van het Rijnsoevergebied een concentratie van cultuur en onderwijs (Academie voor Beeldende Kunst, Academie voor Bouwkunst en Arnhems gemeentemuseum).

Toerisme en recreatie

De ruimtelijke structuur van KAN is bepalend geweest voor de ontwikkeling van het toeristische karakter in deze regio. Nieuwe recreatieve elementen in en rond de knooppuntsteden versterkten deze basis. Op grond hiervan is het toerisme voor KAN een belangrijke bron van werkgelegenheid en inkomsten. De vele attracties, o.a. Burgers' Bush, Nationaal Sportcentrum Papendal, Nederlands Openluchtmuseum, de vernieuwde Waalkade met het Casino, het Afrikamuseum en het Bijbels Openluchtmuseum liggen verspreid in het knooppunt. Zij trekken miljoenen bezoekers per jaar.

Een sterke geleiding

Het is van uitzonderlijk belang de onderlinge verbindingen te verbeteren, zodat er een sterke geleiding ontstaat in het toeristische aanbod van KAN. Door het multifunctionele stadion Eurodrôme wordt het toeristisch-recreatieve en sportieve aanbod in KAN kwalitatief versterkt voor evenementen die een groot publiek trekken. In Nijmegen trekt de Internationaal Vierdaagse jaarlijks ca. één miljoen bezoekers.

Grensoverschrijdende betekenis

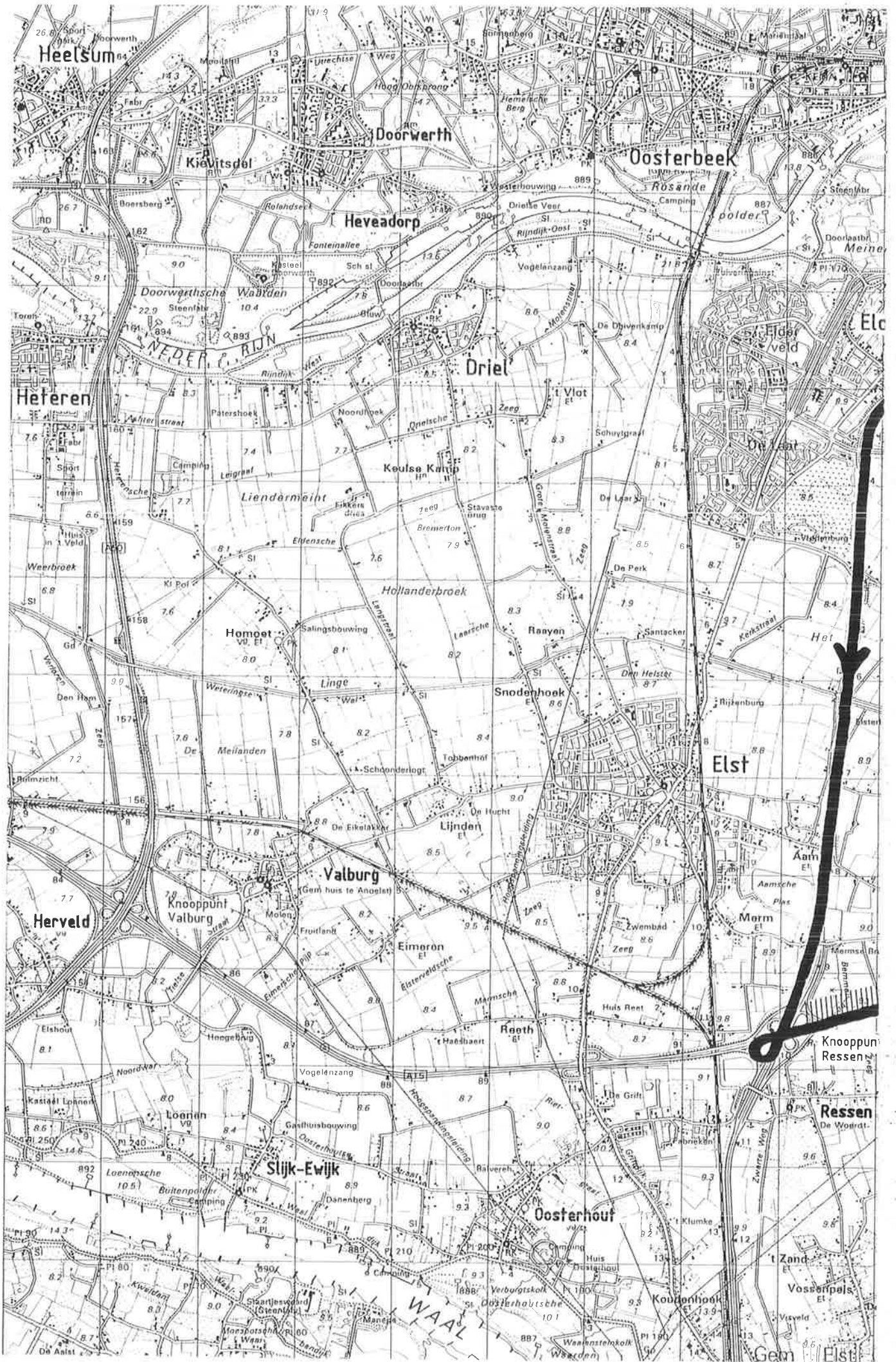
Door middel van ontgrondingen die waardevol industriezand opleveren is het mogelijk recreatieve voorzieningen voor watersporters aan te leggen in het stroomgebied van de Linge. De huidige voorzieningen oefenen een grote aantrekkingskracht uit op Duitse watersportbeoefenaren. De druk is derhalve zeer groot. In het kader van Nederland-Waterland is een centraal in het knooppunt te situeren plas van formaat ook van grensoverschrijdende betekenis. Door een veilige verbinding te maken tussen de Maas en de IJssel kan de betekenis van deze en de overige in Oost-Nederland gelegen plassen nog toenemen. De koppeling met natuur- en landschapsbouw in het gebied Gelderse Poort, de uiterwaarden en rond de Linge ligt voor de hand.

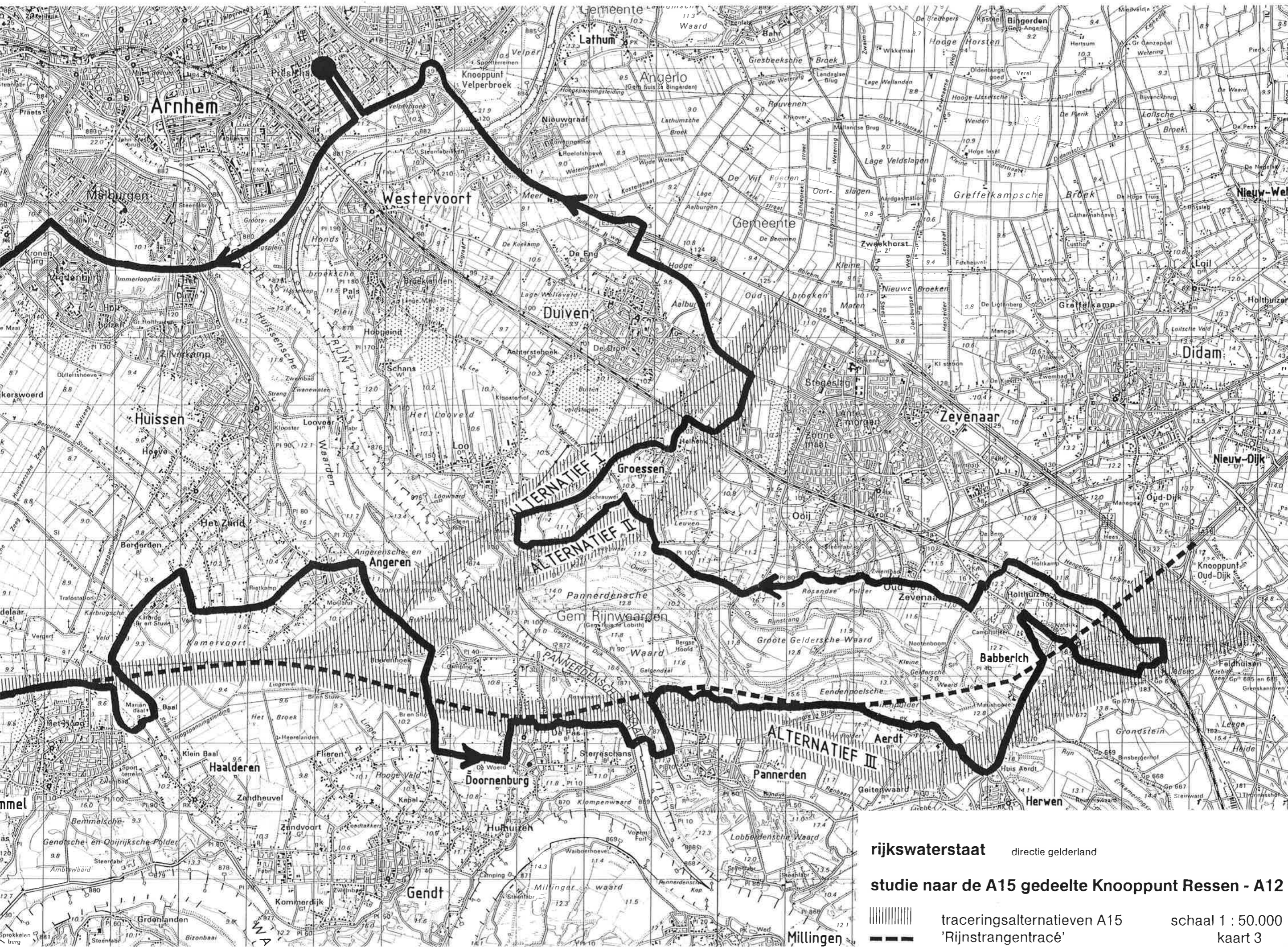
Nijmegen en Arnhem danken een groot deel van hun aantrekkelijkheid voor de binnen- en buitenlandse toerist aan de ronduit schitterende landschappen in de directe omgeving.

Een toeristisch attractiepunt van de eerste orde. Steden en natuurlijk landschap versterken elkaar. Voor de uitbouw van KAN als trekpleister op het recreatieve vlak is dit een belangrijk issue.

Stedelijk toerisme

Het stedelijk toerisme is in opmars. Recreatief winkelen en binnenstadsbezoek zullen in de toekomst steeds meer worden gekoppeld aan dagrecreatie in de vorm van tochten met educatieve aspecten.





Het knooppunt speelt hierop in door de cultuurhistorische kernen te vervlechten met de toeristisch-recreatieve attractiepunten (nieuwe ensembles binnensteden). In deze samenhang ontbeert KAN een toeristische trekpleister in de zone tussen de twee stedelijke kernen. KAN streeft naar een gemeenschappelijk recreatiebeleid. Meer samenwerking van de VVV's zal daaraan kunnen bijdragen.

Gezondheidstoerisme

Een nieuw opkomend fenomeen is het gezondheidstoerisme. In andere landen bestaat hierin al een traditie in de vorm van o.a. Kurorte. KAN ondersteunt nieuwe initiatieven die inspelen op de toegenomen belangstelling voor gezondheid als aspect van vrijetijdsgedrag en ten aanzien van de preventie van ziekten. Inmiddels is het project Asklepijon in ontwikkeling, een modern thermencentrum in combinatie met specifieke gezondheidsprojecten.

Congresfunctie

In KAN is de congresfunctie (inclusief vergaderingen, ontmoetingen, cursussen) een groeimarkt. In beide steden en in hun naaste omgeving zijn accommodaties voor een grote verscheidenheid aan congressen en symposia aanwezig. De perspectieven zijn gunstig om een groter deel van de landelijke groei van kleinschalige bijeenkomsten (tot ca. 200 personen) onder te brengen. Voor wat de internationale, meerdaagse congressen betreft springt vooral de gezondheidssector eruit.

Gezondheidsvoorzieningen

Naast het Academisch Ziekenhuis Nijmegen (Radboud) en het nieuwe Canisius Wilhelmina Ziekenhuis (CWZ) vormt in Arnhem het ziekenhuis Rijnstate een gezondheidsvoorziening met een landelijke/regionale verzorgingsfunctie. Rijnstate en Radboud bundelen hun krachten als centra voor de verpleging en behandeling van Aids-patiënten in Gelderland. De sector gezondheidszorg in KAN ontwikkelt zich in razend tempo. Genoemde medische topvoorzieningen kenmerken zich door een scala aan initiatieven voor vernieuwende gezondheidszorg.

Innoverende strategieën

Bovendien huisvest het knooppunt tal van specialistische topvoorzieningen, o.a. 's Koningsjagt, Dekkerswald, Het Dorp en de Sint Maartenskliniek. De instellingen voor revalidatie in KAN zijn van grote betekenis voor het gehele land. De hechte samenwerking tussen het Bio-revalidatiecentrum, de Johannastichting en Klimmendaal zorgt voor een concentratie van deskundigheid op dit vlak binnen KAN. Voor alle centra geldt in zijn algemeenheid dat rond 55% van de patiëntenpopulatie van buiten de stedelijke concentraties komt.

De zorgstratificatie in het knooppunt leent zich in hoge mate voor innoverende strategieën.

Opleidingen binnen deze sector zijn ruim voorhanden. De uitdaging is een verbond aan te gaan met de marktsector. Hier liggen grote kansen binnen het knooppunt. Medische technologie en andere toepassingsgebieden kunnen in samenhang met de medische topvoorzieningen tot bloei komen. Klinkende initiatieven op het vlak van traumatologie, hartchirurgie bij kinderen, nier- en pancreastransplantaties, geriatrie, beenmergtransplantaties en nierdialyse stemmen optimistisch voor het vernieuwingsprofiel van de medische sector binnen KAN.

3.3. Ruimtelijk ontwikkelingsperspectief en kwaliteit van het leefmilieu KAN

De ruimtelijke hoofdstructuur in het knooppunt Arnhem-Nijmegen wordt gevormd door de beide stuwwalgebieden aan de noord- en zuidzijde met daar tussen het rivierengebied. Aan de noordzijde grenst KAN aan één van de grotere, aaneengesloten natuurlandschappen van Europa, de Veluwe. Aan de zuidzijde wordt het knooppunt begrensd door kleinschaliger natuurgebieden en de Ooypolder. De landschappelijke opbouw heeft daardoor een grote afwisseling meegekregen. Bovendien is de corridorwerking van het lager gelegen rivierengebied, van de Gelderse Poort tot aan het Hollands Diep, uniek van kwaliteit. De beide grote steden in KAN liggen op de overgang van de stuwwal naar de lagere gronden en zij hebben daardoor een welhaast on-Nederlandse kwaliteit in stedebouwkundige zin. Het leefmilieu moet daarmee tot het hoogste in ons land worden gerekend. Bovendien beschikt KAN over een rijke schakering in wervende woonmilieus. Het beleid is erop gericht het stedelijk wonen alle aandacht te blijven geven, ook de ruimopgezette wijken in het groen, die bijdragen aan de kwaliteit van KAN als vestigingsmilieu.

Wervende woonmilieus

De doelstelling voor de ruimtelijke ontwikkeling in de provinciale nota 'Arnhem/Nijmegen ligt goed' omvat de volgende punten:

Stedelijke functies

- De ontwikkeling en versterking van stedelijke functies.

Het streven is gericht op een evenwichtige uitbouw van de centrale positie die Arnhem en Nijmegen innemen. Vooral de ruimtenood voor wonen en werken moet in een verantwoord totaal kader worden vormgegeven in een verdere uitbouw van de eigen identiteit van beide steden.

*Unieke landschappelijke
verscheidenheid*

- Behoud en uitbouw van de unieke landschappelijke verscheidenheid. De inspanningen zijn gericht op het versterken van de identiteit van het landschap en het verhogen van de recreatieve waarden. Inpassing van stedelijke ontwikkelingen en de agrarische belangen staan daarbij centraal. Maar ook voor een gevarieerd recreatief gebruik en noodzakelijke natuurontwikkeling zien wij kansen. Het natuurpark Meinerswijk aan de Rijn is een voorbeeld van ecologische ontwikkelingen in de nabijheid van verstedelijkt gebied. De ontwikkeling van het park dient te zijn gericht op het duurzaam versterken en uitbouwen van de ecologische infrastructuur.

Terugdringing automobilititeit

- Bevordering van het openbaar vervoer en het langzame verkeer door een terugdringing van de automobilititeit. De zorg voor het leefmilieu vraagt om een beperking van het autogebruik door een ingrijpende verbetering van het huidige stelsel van openbaar vervoer, gecombineerd met verstrekkende ruimtelijke maatregelen. Nieuwe uitbreidingslocaties voor wonen en werken zullen optimaal bereikbaar moeten zijn voor het openbaar vervoer. De reisafstanden in het woon-werk verkeer dienen kort te zijn, zodat fietsen en lopen aantrekkelijke alternatieven worden.

Strategische locaties

De ruimtelijke ontwikkeling, getoetst aan de drie bovengenoemde doelstellingen, behelst een concentrische situering van de nieuwe woon- en werklocaties rond de beide steden. Voor wonen zijn de strategische locaties Driel-Oost bij Arnhem en de driehoek Bemmel-Oosterhout-Lent (Waalsprong) gereserveerd. Het locatietekort voor woningbouw in Nijmegen speelt al in 1995. De nieuwe werkgelegenheidsgebieden worden vooral gevonden op de westflank van Nijmegen en centraal in de Over-Betuwe, aansluitend op het multimodale knooppunt van transport.

De Over-Betuwe heeft in de toekomst van het stedelijk knooppunt een essentiële functie. Er is een geïntegreerde visie nodig om de aan het gebied toe te kennen functies en bestemmingen een verantwoorde samenhang te geven. Een totaal herinrichtingsplan is reeds in voorbereiding genomen. De belangrijkste programma-onderdelen van dit plan zijn de nieuwe woon- en werkgelegenheidsgebieden ten behoeve van de beide steden, het multimodale knooppunt met versterking en uitbreiding van de infrastructuur (doortrekking A 15, A 73 en Betuwespoorlijn), de opwaardering van de glastuinbouw, de natuur- en landschapsontwikkeling van het rivierengebied, een versterking van de recreatieve betekenis en de bufferwerking.

3.4 Milieu en energie

Actieve opstelling

In knooppuntverband kunnen, beter dan in de onderscheiden steden, oplossingen worden gevonden voor aspecten van de milieuproblematiek die de gemeentelijke schaal te boven gaan. Daarbij wordt gedacht aan de ontwikkeling van infrastructurele werken op milieugebied en ook aan de instandhouding van kostbare monitoring. In NMP en NMP+ blijkt het milieubeleid van de regering zich toe te spitsen op een integratie van het milieu in andere beleidsvelden en op het bevorderen van een actieve opstelling van lagere overheden en particulieren ten aanzien van het verinnerlijken van milieubesef. Het Rijk heeft voor de realisatie van dit beleid een belangrijke rol toebedeeld aan gemeentelijke samenwerkingsverbanden, regionalisatie en knooppuntvorming. Bij de bestrijding van de milieuproblematiek zijn in KAN-verband resultaten te boeken.

Bijvoorbeeld door een gemeenschappelijke aanpak van verschillen in het toelatingsbeleid van industrieën. In het beleid ten aanzien van locaties met autowrakken zou een eenheidspolicy KAN een belangrijke meerwaarde geven. Concreet kan hier worden gedacht aan de afstemming van plaatselijke milieuverordeningen, leges en voorschriften voor milieuvergunningen. Ook een gezamenlijk, uit het oogpunt van milieu uitstekend beheerd, sloopterrein komt dan binnen bereik. In samenspraak met EPON werken bedrijfsleven en overheid de mogelijkheden uit om tot een betere aanwending van de restwarmte van energiecentrales te komen.

Een modelwijk

In de infrastructurele sfeer denken wij aan de uitbouw van lopende experimenten met verschillende vormen van energieopwekking en besparing, stadsverwarming, isolatiemaatregelen, (industriële) warmtekrachtkoppeling en alternatieve vervoerssystemen. Er ligt hier een gouden kans bij realisering van de Waalsprong. Het vormt een uitdaging dit knooppuntproject ook op dit vlak uit te bouwen tot een modelwijk.

In Arnhem wordt in het gebied Koningspleij-Noord door overheid en private partijen een milieutechnologisch, op recycling afgestemd bedrijvenpark ingericht. Door een bundeling van bestaande en innoverende activiteiten en technieken zal de afvalproblematiek van de jaren negentig in het knooppunt worden aangepakt. Het betreft hier o.a. grond- en slibreiniging ten behoeve van bodem- en waterbodemsanering, tijdelijke opslag van licht verontreinigde grond, verwerking van groenafval (GFT) tot compost, scheiding van bouw-, sloop- en bedrijfsafval en zo mogelijk mestverwerking.

Schaalvergroting

In de sfeer van de bestrijding van luchtverontreiniging is schaalvergroting tot op zekere hoogte eveneens gewenst. Gezamenlijke aanschaf en beheer van (mobiele) luchtmeetapparatuur en een gemeenschappelijk beleid in smogsituaties hebben, uiteraard in overleg met de provincie, in dit grotere verband meer kans op succes. Hetzelfde geldt voor de aanpak van het vervoer van gevaarlijke stoffen en het bestrijden van calamiteiten.

Ten slotte kan in samenwerking met de in Arnhem, Nijmegen en andere knooppuntgemeenten aanwezige milieugroeperingen, de KUN en andere wetenschappelijke instellingen, een broedplaats ontstaan voor initiatieven op milieueducatief gebied. Deze kan een belangrijke rol spelen bij de bewustmaking van het publiek.

3.5 Verkeer en vervoer*Ontwikkeling
hogesnelheidsspoorlijn*

KAN ligt centraal in Nederland op de as Randstad-Ruhrgebied. In het algemeen zijn de oost-west verbindingen goed ontwikkeld, zowel via de weg en het spoor als over het water. De ligging aan deze "achterlandverbindingen" biedt goede ontwikkelingsmogelijkheden voor de regio, met name in het licht van de verdere uitbouw van deze assen, zoals is aangegeven in het SVV (aanleg Betuwe-spoorlijn voor het goederenvervoer, doortrekking A15, zodat aansluiting op de A12 en verder mogelijk is, ontwikkeling hogesnelheidsspoorlijn Randstad - Ruhrgebied via Arnhem). Vooral het noordelijke deel van het knooppunt heeft snelle treinverbindingen met de Randstad, de steden op de lijn Zwolle-Nijmegen-Vlissingen en het Ruhrgebied. Met de komst van de hogesnelheidstrein (ICE) worden die relaties nog beter. De aansluiting op het nationale en internationale snelwegennet is uitstekend te noemen.

Over het water zijn beide stedelijke kernen van KAN goed verbonden met de economische zwaartepunten Randstad en Ruhrgebied. De Waal is de drukstbevaren rivier van Europa. De containerterminal speelt hier goed op in. De activiteiten vertonen een gestage groei. De noord-zuid verbindingen zijn slechter ontwikkeld. De treinverbinding met de knooppunten Eindhoven en Enschede/Hengelo is niet zoals zou mogen worden verwacht. Ook voor het autoverkeer zijn deze relaties van onvoldoende kwaliteit.

De trein- en wegverbinding naar Venlo laat te wensen over. Zowel over de weg als per spoor zijn infrastructurele verbeteringen noodzakelijk. Projectvoorstellen zijn al ingediend.

Integraal vervoerssysteem

KAN streeft naar een integraal vervoerssysteem en een stringent parkeerbeleid. Ter versterking van de leefbaarheid van het stedelijk gebied dient te worden gekozen voor een uitgebreid en kwalitatief goed openbaar vervoerssysteem, gecombineerd met goede voorzieningen voor het fietsverkeer. De bereikbaarheid van de bedrijven vormt hierbij eveneens een factor van belang.

De samenhang binnen KAN wordt in hoge mate bepaald door de kwaliteit van de infrastructuur. Gezien de noodzaak de (groei van de) automobilititeit te beperken, gaat het hier dus vooral om het openbaar vervoer. Een verdubbeling van het OV-gebruik in KAN is minimaal noodzakelijk. Hiervoor dient stapsgewijs de kwaliteit van het openbaar vervoer te worden verbeterd (zie rapport 'In stappen naar de toekomst') en moeten de locaties van nieuwe woon- en werkgebieden worden afgestemd op bestaande en nieuwe infrastructuur. Dit leidt tot enkele strategische projecten die vragen om:

- extra inzet van materieel (dit houdt in: meer rijksmiddelen voor de dekking van de tekorten);
- nieuwe infrastructuur;
- op termijn een nieuwe vorm van regionaal railvervoer via het bestaande NS-net, het light-railsysteem (verbindingen die het midden houden tussen stoptrein en sneltram).

Extra stations zullen daarvoor nodig zijn.

Stadsdistributiecentra

Het beleid is er voorts op gericht de groei van het autoverkeer zoveel mogelijk te beperken, met name in en rond de beide binnensteden. Uit het oogpunt van de leefbaarheid van de binnenstad wordt veel verwacht van stadsdistributiecentra, waarvoor Arnhem proefgemeente is. In de steden wordt geen uitbreiding van de capaciteit van het wegennet gerealiseerd. Rondom Arnhem en Nijmegen zijn echter nog wel uitbreidingen in de wegeninfrastructuur nodig. Gelet op de reeds bestaande capaciteitsproblemen op de Waalbruggen, het internationale belang van de verbinding A15-A73-A77, de stedelijke ontwikkeling in de westflank van Nijmegen, de ontwikkeling van een multimodale transportregio en de Waalsprong, is een nieuwe Waalbrug absoluut noodzakelijk.

Mobiliteitsbeheersing

Om de plannen voor het openbaar vervoer, de infrastructuur voor het wegvervoer en mobiliteitsbeheersing te kunnen realiseren wordt op korte termijn de vervoerregio Arnhem-Nijmegen ingesteld. De belangrijkste taak van dit bestuurlijk platform is het met alle participanten ontwikkelen van een integraal verkeers- en vervoersplan voor de regio. Er zal worden gestart met een nadere uitwerking van de reeds ontwikkelde plannen binnen het kader van OVx2. Tussen Rijkswaterstaat, de provincie, de gemeenten Arnhem en Nijmegen en de omliggende gemeenten wordt daartoe een bestuurlijk convenant gesloten.

4

*Bestuurlijke vernieuwing**knooppunt Arnhem-Nijmegen**Slagvaardige organisatie*

De hernieuwde en verhevigde belangstelling van de laatste jaren voor bestuurlijke organisatie en bovenlocale bestuursvormen was een belangrijke impuls voor het denken over de bestuurlijke inrichting van KAN. In het knooppunt bestaat overeenstemming over de gedachte dat de ontwikkeling van KAN zeer is gebaat met een slagvaardige organisatie. Daarom is de Katholieke Universiteit gevraagd te onderzoeken welke taakstellingen in het knooppunt samenhangend dienen te worden uitgevoerd, welke bevoegdheden daarvoor nodig zijn en welke bestuurlijke organisatie daar het beste bij past.

Tienstappenplan

De onderzoekers doen in hun rapport 'Bestuurlijke vernieuwing in het stedelijk knooppunt Arnhem - Nijmegen' voorstellen in de vorm van een tienstappenplan. Er is een onderverdeling gemaakt naar het tempo waarin die stappen moeten worden gezet. Op lange termijn (1998) denken zij aan de vorming van één agglomeratiegemeente voor het knooppuntgebied. Op korte termijn (1994) adviseren zij een KAN-raad in te stellen met een aantal omschreven bovenlocale sturingstaken en -bevoegdheden. Deze betreffen ruimtelijke ordening, volkshuisvesting, verkeer en vervoer, economische ontwikkelingen, de locatie van grootschalige voorzieningen, milieu, natuur en landschap.

Ruimte

Het advies vormt een goede basis voor besluitvorming. Op 1 maart 1991 dienden de opvattingen van de betrokken gemeenten over deze materie te worden gepresenteerd aan de staatssecretaris van Binnenlandse Zaken. Vervolgens kan de uitwerking ervan ter hand worden genomen. De start van dit belangrijke proces van bestuurlijke vernieuwing in het knooppunt staat of valt met de bereidheid van het Rijk ruimte te scheppen voor deze nieuwe ontwikkelingen binnen KAN.

5 Drie knooppuntprojecten in internationaal perspectief

KAN opteert voor drie projecten die reliëf geven aan de knooppuntstatus. Ze zijn weergegeven in volgorde van urgentie.

5.1. Multimodale transportregio

In de Over-Betuwe wordt als sluitstuk op de reeds aanwezige voorzieningen (CTN, TNT, Nedlloyd) een multimodaal knooppunt van transport ontwikkeld. Weg-, water-, railvervoer en telematica worden hier gebundeld. Aldus ontstaat er een in logistiek opzicht unieke mogelijkheid voor gespecialiseerde bedrijfsactiviteiten. Deze kunnen optimaal profiteren van de infrastructuur, gevormd door een binnenhaven, railservice- en distributiecentrum en de, in de totale uitleg van het knooppunt noodzakelijke, (inter)nationale verbindingen over de verlengde A15, A73, A50 en de aangepaste Betuwespoorlijn.

Investerings (*):

Binnenhaven:	f	600.000.000,-
Rail-service en distributiecentrum:	pm	
Bedrijfsterrein:	f	400.000.000,-
Aanpassing Betuwespoorlijn:	f	2.000.000.000,-
Doortrekking		
A15:	f	450.000.000,-
A73:	f	350.000.000,-
A50:	f	400.000.000,-

5.2. Uitbouw stationsomgevingen in combinatie met hoogwaardige openbaarvervoerssystemen

In de beide stedelijke kernen van KAN zijn vergaande plannen om de economische functies in de omgeving van de stations nieuw leven in te blazen. In Arnhem is dit onderdeel van het samenhangende Rijncityplan. Bij deze ontwikkeling behoort de verdubbeling van de spoorlijn in verband met de ICE conform Rail 21. In Nijmegen maken de plannen deel uit van het Spoorzone-project. Aansluiting wordt gezocht en gevonden bij het nationale locatie-, verkeers- en milieubeleid door ook de onderlinge bereikbaarheid te optimaliseren. De railvervoersassen in het knooppunt worden overeenkomstig 'OV x 2, In stappen naar de toekomst' aangevuld met een lightrail

systeem dat zorgt voor een uitstekende en milieuvriendelijke bereikbaarheid van belangrijke woon- en werkgelegenheidsconcentraties binnen het knooppunt.

Investerings (*):

Hoogwaardig regionaal openbaar vervoer: Stationsomgeving Arnhem, ingebed in Rijncityplan:	f 750.000.000,-
excl. investeringen NS Stationsomgeving Nijmegen, ingebed in Spoorzone-project:	f 194.000.000,-
grondexploitatie	f 115.000.000,-
particuliere investeringen	f 350.000.000,-

5.3 Integraal natuurontwikkelings- en inrichtingsproject Over-Betuwe

Gezien de grote betekenis van het unieke rivierenlandschap wordt een integraal plan voor herinrichting van de Over-Betuwe opgesteld. Door natuur- en landschapsbouw in Gelderse Poort, natuurpark Meinderswijk, Ooypolder en de uiterwaarden wordt ecologisch meerwaarde toegevoegd aan de zone tussen Arnhem en Nijmegen. In dit herinrichtingsplan neemt de opwaardering van de glastuinbouw op een gespecialiseerd bedrijfsterrein een belangrijke plaats in. De oplossing voor de afvalstoffen-problematiek wordt gevonden door op recycling en scheiding gerichte bedrijven te concentreren in de Koningspleij en bij de Afvalverwerking Regio Nijmegen(ARN). De recreatieve betekenis van de buffer, die wordt gevormd door het Linge-landschap, neemt toe door de aanleg van watersportvoorzieningen. Een nieuwe recreatieve verbinding tussen Maas en IJssel kan de watersport in Oost-Nederland meer samenhang verlenen en daardoor grensoverschrijdende betekenis geven.

Investerings (*):

Gelderse Poort:	f pm
Plan Ooyevaar:	f pm
Natuurpark Meinerswijk:	f 10.000.000,-
Ontwikkeling glastuinbouw-gebied 300 ha:	f 900.000.000,-
Ontgroningen en aanleg watersportvoorzieningenbudgettair neutraal	
Milieubedrijfsterrein Koningspleij	f 100.000.000,-
Milieubedrijfsterrein ARN	f 50.000.000,-

(*) Totale investeringen: nader te verdelen over marktprijzen

B i j l a g e

Investeringsdynamiek op stadsgewestelijk niveau

Thema stedelijke vernieuwing

1. De Waalsprong

De woningbehoefte tot 2015 wordt onder meer gerealiseerd ten noorden van Nijmegen. De Waalsprong omvat ca. 12.000 woningen.

2. Centrum 2000 Nijmegen

Plannen voor ingrijpende verbetering en uitbreiding kernwinkelapparaat. Op niveau brengen winkelaanbod in samenhang met culturele functie en verbeteren relatie binnenstad met vernieuwde Waalkade.

3. Herinrichtingsplan citycentrum Arnhem

Ingrijpend verbeteren centrum, (hoofd)winkelstraten, zodat toekomstgerichte (deels overdekte) promenades en verblijfsgebieden worden gecreëerd.

4. Rijncityproject

- a. Aanpassing / nieuwbouw Centraal station
- b. Rijnoeverplannen, boulevardvorming, infrastructuur (oa. loop/fietsbrug over Rijn naar gebied Stadsblokken).

5. Groot-Bijsterhuizen

Bedrijfsterrein tbv. bedrijvigheid in westflank knooppunt (150 ha).

6. Graafseweg (Nijmegen)

Voorbeeldplan VROM, planontwikkeling voor stedelijk verbingsgebied tussen Brabantse Poort en Spoorzone (zie resp. 8 en 2).

7. Brabantse Poort

Stedelijk vernieuwingsproject in Nijmegen-West.

Aangewezen als potentieel sleutelproject. Via reconstructie van hoofdwegen wordt voorzien in ontstaan ontwikkelingsgebied met woon-, werk- en recreatiefuncties. Elementen als sociale veiligheid, goede langzaam-verkeerverbindingen en stimulering openbaar vervoer vormen integraal onderdeel planvorming.

8. Ontwikkeling Business & Science Parc

Ter uitbreiding van Universitair Bedrijven Centrum en ten behoeve van kennisintensieve bedrijven.

Thema verbindingen

1. Telematicavoorzieningen nieuwe bovenregionale bedrijfslocaties

Ten behoeve van scheppen goede randvoorwaarden voor concurrentie in internationaal economische klimaat wordt investering in deze voorzieningen voor aantal nog te ontwikkelen bedrijfsterreinen voorzien. Mede uit oogpunt positieve neveneffecten, be teugeling (auto)mobiliteit.

2. Uitbouwen Transport Service-Centrum in KAN-gebied

Dit TSC wordt in Zevenaar gebouwd. De verwachting is dat dit logistieke centrum in de toekomst verder uitgebreid kan worden.

investering

raming grondexploitatie
wonen f 450.000.000,-

f 190.000.000,-

f 30.000.000,-

a: zie nr.2

b: f 424.000.000,-

f 150.000.000,-

f 150.000,-

uitvoering PM

grondexploitatie raming:

f 81.600.000 (eindwaardebasis).

stichtingskosten

gebouwen: f 420.000.000,-

f 1.000.000 extra,-

f 1.000.000,- per jaar
vooronderzoek gereed
voor zomer 1991

PM

<p>3. Openbare heli-haven KAN</p> <p>Bij het bedrijfsterrein Bijsterhuizen is het binnen 1 à 1,5 jaar gewenst een heli-haven te realiseren. Rijksluchtvaartdienst ondersteunt dit initiatief.</p>	<p>f 2.000.000,-</p>
<p>4. Het op EC/IC-niveau brengen spoorlijn Eindhoven-Nijmegen-Arnhem-Zwolle</p>	<p>PM</p>
<p>5. Verdubbeling/elektrificatie spoorlijn Nijmegen-Venlo (zie SVV)</p>	<p>PM</p>
<p>6. Aanleg/completering fietspadenstructuur</p> <p>Aanleg fietspaden, -bruggen, bewaakte stallingen in KAN.</p>	<p>korte termijn in uitvoering: fietsvoorz. lange termijn programma komt</p>
<p>7. Verbetering regionaal openbaar vervoer</p> <p>Op basis van nota 'In stappen naar de toekomst', onder meer doorstromingsmaatregelen (vrije busbanen, extra materieel, light-railsysteem).</p>	<p>f 800.000.000,-</p>
<p>Thema voorzieningen (Recreatie /Toerisme /Natuur)</p>	
<p>1. Openluchtmuseum Arnhem</p> <p>Verhogen attractiewaarde door toevoeging van objecten die "werken"</p>	<p>PM</p>
<p>2. Uitbreiding Burgers' Bush</p>	<p>PM</p>
<p>3. Eurodrôme</p> <p>Bouw multifunctioneel stadion met internationaal bereik.</p>	<p>f 120.000.000,-</p>
<p>4. Stedelijke parken KAN</p> <p>Arnhem, renovatie/innovatie Sonsbeek, Presikhaaf. Nijmegen, zie Centrum 2000</p>	<p>f 5.000.000,-</p>
<p>5. Poortwachtersroute</p> <p>Ontwikkeling recreatieve wandel-, fiets-, en waterroute door Gelderse Poort-gebied (KAN). Project start met ontwikkeling ruimtelijke visie en vervolgt met inrichting kleinschalige voorzieningen.</p>	<p>f 100.000.000,-</p>
<p>6. Ecologische structuurontwikkeling</p> <p>Gelijktijdig met ontwikkeling infrastructuur, bedrijvigheid, woon/werkgebieden, actief ontwikkelen van ecologische structuur als regionale uitwerking Natuurbeleidsplan. Betreft stuwvalgebieden ten noorden Arnhem en ten zuiden Nijmegen, waaronder gezamenlijke beheervisie, verbindingzones, soortenbeleid, inrichting / beheer / onderhoud.</p>	<p>f 100.000.000,-</p>
<p><i>Cultuur / Educatie / Media</i></p>	
<p>7. 400 meter-ljssbaan Nijmegen</p> <p>Onderdeel Brabantse Poort</p>	<p>f 35.000.000,-</p>

8. Nieuwbouw/verbouw musea KAN	<i>f</i> 23.000.000,-
Samenwerkingsproject provincie en Nijmegen om bestaande collecties Commanderie van St. Jan en museum KAM in nieuwe accommodatie onder te brengen.	
Nieuw-/verbouw Gemeentemuseum Arnhem.	
9. Locale omroep en Gelria TV	<i>f</i> 20.000.000,-
Onderzoek naar mogelijkheden gezamenlijke omroep KAN.	
10. Uitbreiding Muis Sacrum	<i>f</i> 2.000.000,-
Ten behoeve van Gelders Orkest optimalisering van de voorzieningen en aanvullende maatregelen in Muis Sacrum.	
11. Onderwijs in KAN	
• Clustering HBO Arnhem door nieuwbouw.	<i>f</i> 25.000.000,-
• Nieuwbouw Hogeschool der Kunsten Arnhem.	<i>f</i> 25.000.000,-
• Nieuwbouw HBO Nijmegen.	PM
12. Gezondheidsvoorzieningen in KAN	
• Asklepion: kuuroord, hotel en preventorium	<i>f</i> 80.000.000,-
Samenwerkingsproject CVZ en Thermae Development Company in het kader van preventieve / recreatieve gezondheidszorg Nijmegen.	
• Nieuwbouw Rijnstate ziekenhuis Arnhem	<i>f</i> 260.000.000,-
• Polikliniek Arnhem-Zuid	<i>f</i> 2.500.000,-
Poliklinische zorg voor Arnhem en Over-Betuwe	
• Preventorium i.s.m. Asklepion te ontwikkelen diagnostisch adviescentrum 1e lijn; omvat sportkliniek en thuiszorgcentrum 1e lijn.	<i>f</i> 10.000.000,-
• Taborhuis	<i>f</i> 1.200.000,-
Centrum voor begeleiding mensen met kanker en hun familie (m.n. psycho-sociale aspect).	
• Regionaal Huisartsen Laboratorium	ontw. kosten <i>f</i> 1.200.000,-
Bundeling van laboratoriumfaciliteiten ter ondersteuning onderzoek huisartsen op gebied cyto-/hystologie en klinische chemie en scheppen communicatie-infrastructuur.	
• Innovatiecentrum Gezondheidszorg	<i>f</i> 2.500.000,-
Inrichting expertisecentrum ter verbetering regionale gezondheidszorg door bundeling kennis en ervaring, tbv. intramurale en 1e lijns-instellingen (samenwerking met KUN).	
• Centrum voor Hersenletsel	<i>f</i> 1.000.000,-
Expertisecentrum voor diagnostiek van motorische- en cognitieve stoornissen tgv. hersenletsel. Op termijn behandeling mogelijk en scholingscursussen aan hulpverleners.	
In Nederland is geen adequate opvang voor deze patiënten.	
• Traumatologiecentrum voor Zuid- en Oost-Nederland (AZN)	?
• Centrum specialistische kinderchirurgie (oa. hart) voor Zuid- en Oost Nederland (AZN)	?

- Uitbreiding AZN transplantatie-activiteiten en nierdialyse-centrum
- Opzet 2e centrum Nederland voor beenmergtransplantaties bij kinderen (regiofunctie AZN).

?

Thema bedrijfsmilieu

1. Revitalisering bedrijventerreinen

Voortzetten en afronden projecten in Arnhem en Nijmegen, gezien grote belang voor KAN.

Nijmegen f 12.000.000,-
Arnhem f 40.000.000,-

2. Hergebruik voormalige watergebonden bedrijfslocaties

Onderzoek naar mogelijkheden van deze locaties vanuit integraal kader wonen/werken/recreatie.

3. Reactivering grenslocaties

D.m.v. grensoverschrijdend overleg nagaan herbestemmingsmogelijkheden grootschalige douaneposten aan Duitse grens die functie verliezen.

4. Uitbreiding containerterminal

De enige inland-bargeterminal in Nederland behoeft uitbreiding, zoals aangegeven in beleid Min. v. Verkeer en Waterstaat.

f 3.500.000 te uitbreiding,-

Mogelijke ontwikkeling tot multimodaal centrum.

5. Sanering locaties met bodemverontreiniging

Areaal binnen KAN met 60 ha kassen en 60 ha kwekerijen, waarvan onderzoeksgegevens bodemverontreiniging niet bekend zijn, maar wel worden verwacht.

f 10.000.000,- plus

Nader onderzoek is nodig.

6. Restwarmtetoepassingen bij de Waalsprong

SEP+EPON+ZGN-onderzoek mogelijkheden gebruik restwarmte centrale.

f 85.000.000,- (jaarlijkse besparing aardgas 16,5 mln m³)

Energiebeheer door warmte/kracht-koppeling en uitbreiding

integraal energiesysteem in Duiven.

7. Koningspleij

Een oplossing voor de afvalstoffenproblematiek in KAN door op recycling en scheiding gerichte bedrijven op deze plaats te concentreren.

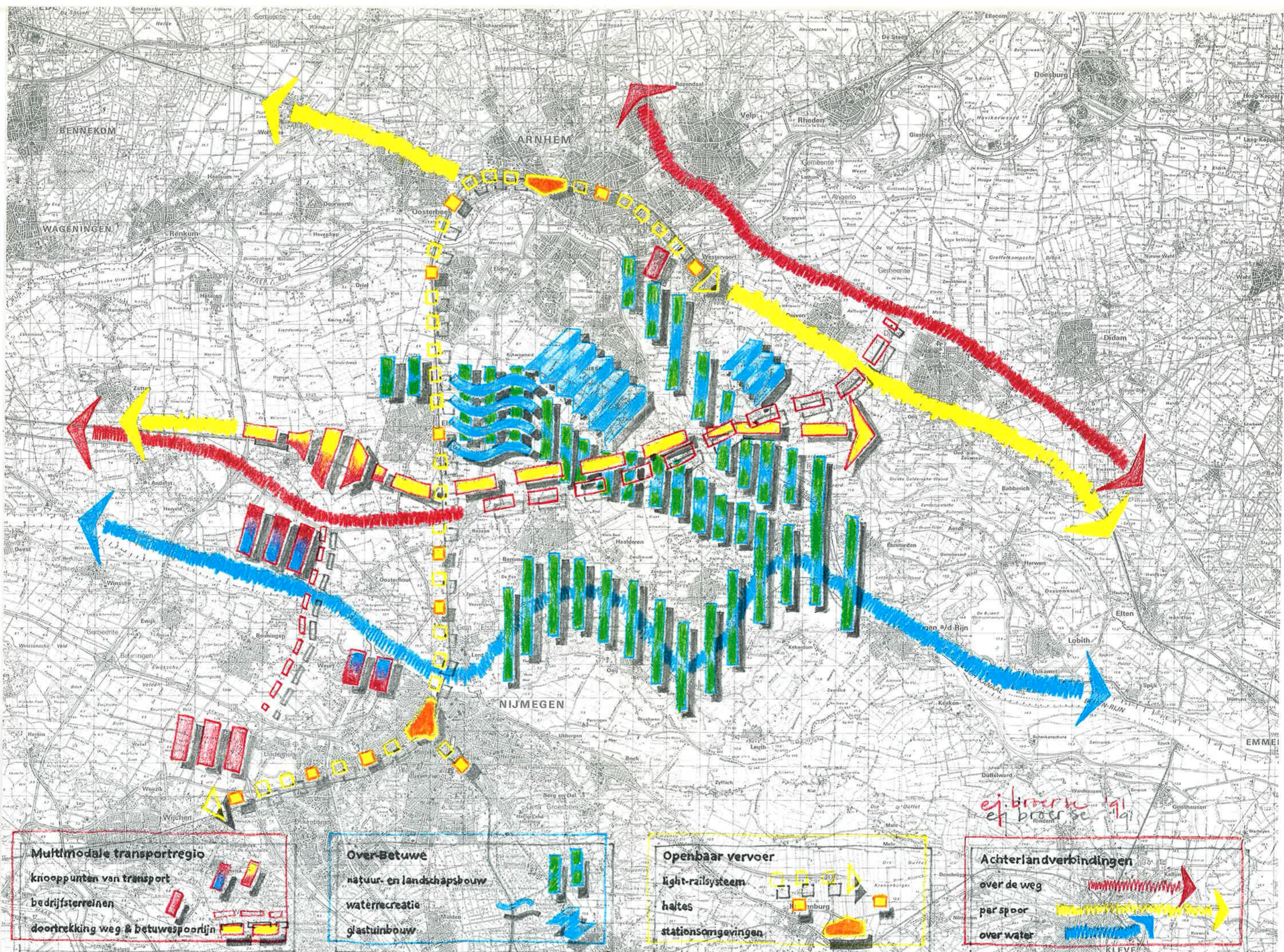
C O L O F O N

Uitgave: Gemeenten Arnhem en Nijmegen
Productie: Werkgroep Profielschets KAN
Vormgeving: Afdeling V&I, Provincie Gelderland
Tekst: Reurslag Communicatie Nijmegen
Illustraties: Egbert Broerse, SI/SEO Nijmegen

Lithografie: NEROC Arnhem
Druk: Provincie Gelderland
April 1991

I N F O R M A T I E

Secretariaat:
Werkgroep Profielschets KAN
Postbus 571
6500 AN Nijmegen
telefoon 080-29 27 90



Multimodale transportregio
 knooppunten van transport
 bedrijfstreinen
 doortrekking weg & betuwespoorlijn

Over-Betuwe
 natuur- en landschapsbouw
 waterrecreatie
 glastuinbouw

Openbaar vervoer
 light-railsysteem
 haltes
 stationsomgevingen

Achterlandverbindingen
 over de weg
 per spoor
 over water

Ruimtelijke visie op het knooppunt