



STADSREGIO
ARNHEM NIJMEGEN

* IIR150003

van koers naar keuze

Integrale visie op de gebundelde
kracht van stad en land

Conceptversie februari 2011

Voorwoord

Een spannende en uitdagende toekomst waarin wij kansen pakken die de stadsregio sterker maakt. Daarmee wordt de stadsregio nog aantrekkelijker en kunnen wij onze internationaal concurrerende positie versterken.

De basis ligt bij het benutten van de prachtige en verleidende steden, dorpen en landschappen binnen de regio. De verscheidenheid aan kwaliteiten lijkt wellicht heel gewoon, maar dat is het niet. Sterker nog: deze diversiteit onderscheidt de Stadsregio Arnhem Nijmegen. Alleen het behoud van deze kwaliteiten is al een fikse opgave. Maar dat behoud gaat niet ver genoeg. Door in onze kwaliteiten te blijven investeren en versterken blijven wij ook in de toekomst verleiden en concurreren. Ook wanneer het economisch gezien minder voor de wind gaat, is dit van groot belang. Want naast knelpunten biedt de economische crisis ook nieuwe mogelijkheden die de stadsregio eerder en sterker uit de crisis kunnen laten komen, zoals het vraaggericht investeren in nieuwe woonconcepten en het benutten van nieuwe en kansrijke economische clusters.

Samenwerking is essentieel om de stadsregio daadwerkelijk te versterken, met elkaar vormen wij één stadsregio: de stadsregio, dat zijn wij! Samen met het Rijk, provincie, gemeenten, corporaties en andere partners willen wij deze regio versterken. Door te leren van elkaars successen en elkaar te inspireren zetten wij samen koers naar een succesvolle toekomst.

De voorlopige resultaten van subregionale afstemming over woningbouw krijgen in deze visie een belangrijke plaats. Hieruit blijkt dat gemeenten elkaar weten te vinden en afspraken maken hoe zij de komende jaren met elkaar willen werken aan opgaven in deze regio. De constructieve samenwerking in het traject naar deze visie toe, beschouwen wij als een mooi begin.

Piet de Bruijn
Portefeuillehouder Ruimte
Stadsregio Arnhem Nijmegen

Nijmegen, februari 2011

Inhoud

Deel A: Visie

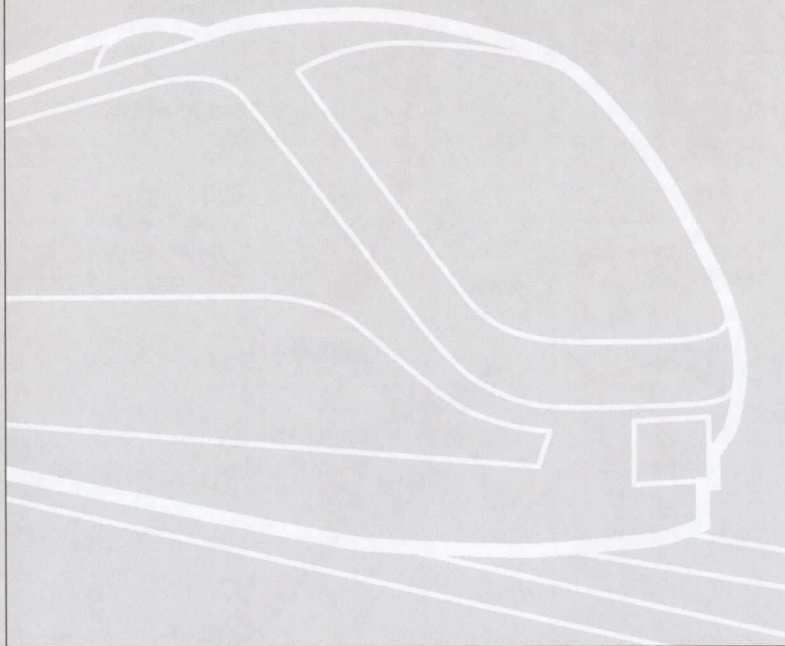
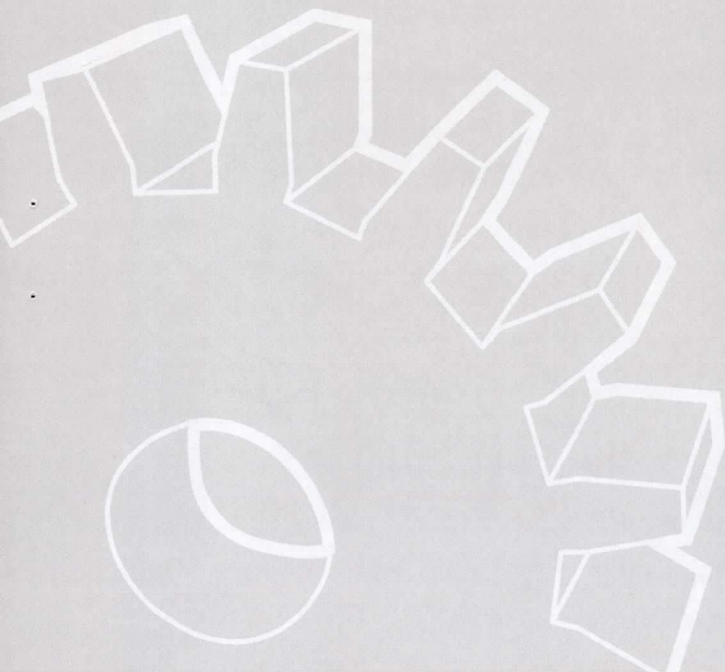
Hoofdstuk 1	Inleiding	9
Hoofdstuk 2	Integrale visie	15
Hoofdstuk 3	Strategie	21

Deel B: Beleid

Hoofdstuk 4	Beleidskader Wonen	27
Hoofdstuk 5	Beleidskader Werken	37
Hoofdstuk 6	Beleidskader Mobiliteit	45

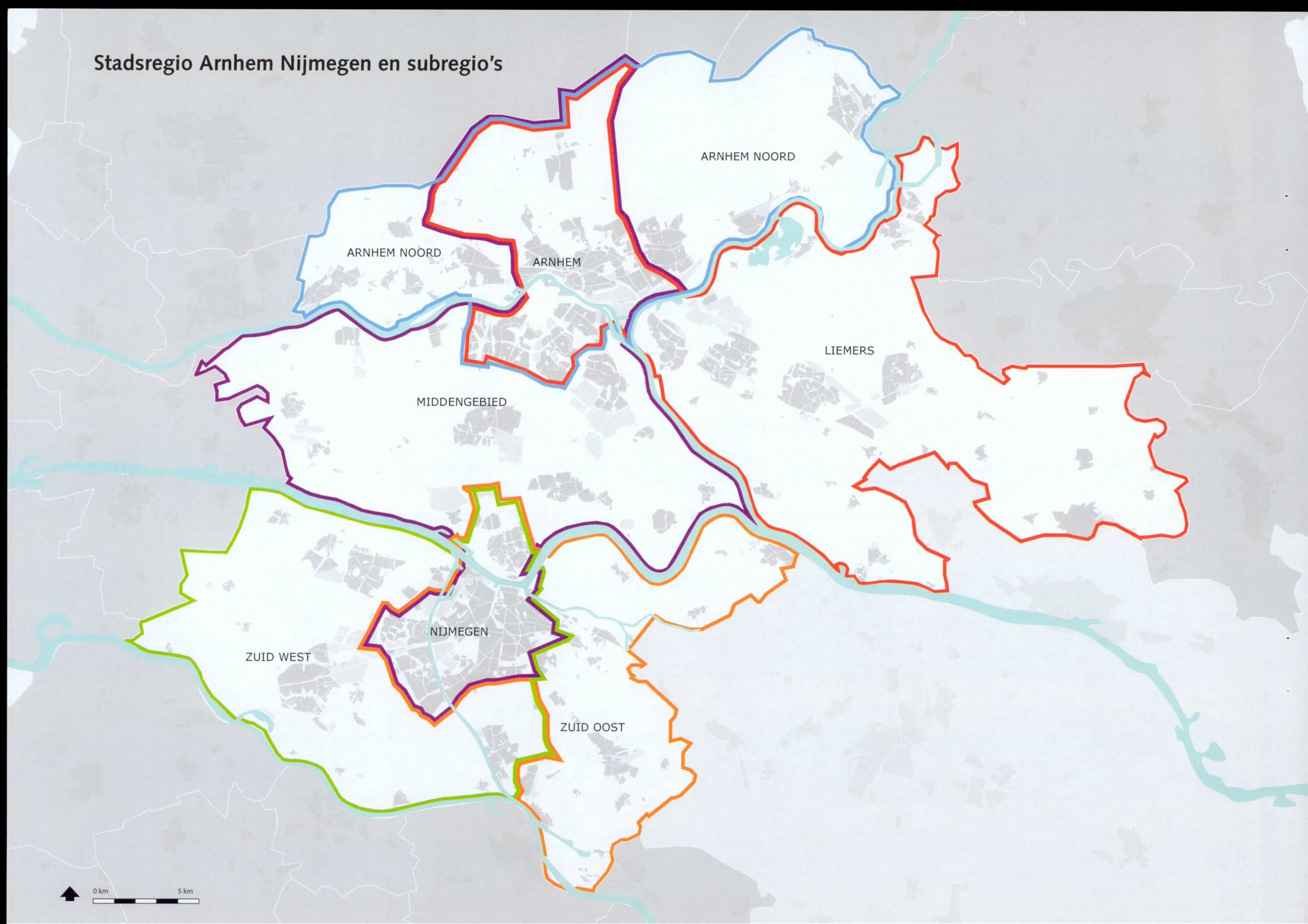
Deel C: Uitvoering

Hoofdstuk 7	Subregionale uitwerkingen	53
Hoofdstuk 8	Subregionale uitwerking Arnhem Noord	55
Hoofdstuk 9	Subregionale uitwerking Liemers	59
Hoofdstuk 10	Subregionale uitwerking Middengebied	63
Hoofdstuk 11	Subregionale uitwerking Zuidwest	67
Hoofdstuk 12	Subregionale uitwerking Zuidoost	71



Deel A: Visie

Stadsregio Arnhem Nijmegen en subregio's



1. Inleiding

1.1 Een regio om trots op te zijn

De Stadsregio Arnhem Nijmegen is een regio om trots op te zijn. Dat komt door de twee aanvullende economische motoren Arnhem en Nijmegen, door de variatie in wonen en werken en door de diversiteit in steden en dorpen. De regio biedt daarnaast een afwisselende setting van prachtige landschappen: Veluwe, Betuwe, de rivieren en het Rijk van Nijmegen. De combinatie met een strategische ligging in het Nederlandse en Europese transportnetwerk, een hoog arbeidspotentieel en hoogwaardige kenniscentra maakt de stadsregio ook economisch zeer vitaal en (inter)nationaal concurrerend. Met dit brede palet aan kwaliteiten onderscheidt de stadsregio zich van andere stedelijke regio's. Juist dit geeft de stadsregio een sterke concurrentiepositie binnen het nationaal en internationaal krachtenveld.

Samen met twintig gemeenten werkt de stadsregio aan de realisatie van het Regionaal Plan 2005-2020: een aantrekkelijk vestigingsklimaat ontwikkelen voor inwoners, ondernemers en bezoekers. De stadsregio wil burgers en bedrijven aan de regio binden door het benutten van de bestaande kwaliteiten en verbeteren van condities voor 'het goede leven': het bieden van mogelijkheden voor prettig wonen en succesvol werken in een mooi, aantrekkelijk landschap waar men zich snel en comfortabel kan verplaatsen.

1.2 Wonen, werken, mobiliteit: van Koers naar Keuze

Voor u ligt de visie 'Van Koers naar Keuze': een nadere uitwerking van de uitgangspunten van het Regionaal Plan 2005-2020, maar ook een herijking van dit plan omdat we moeten inspelen op nieuwe ontwikkelingen en kwesties die op ons afkomen. In deze visie geven wij een nadere uitwerking van de regionale verstedelijkingsopgave voor de periode 2010-2020.

'Van Koers naar Keuze' kiest voor één sterke stadsregio, een volwaardig samenhangend stedelijk netwerk, met een sterke (inter)nationale concurrentiepositie. De regio benut de economische kracht van de grote steden, zet het landschap in als kwaliteit en speelt in op de vraag van de consument op het gebied van wonen, werken en mobiliteit. Daarnaast is de visie 'Van Koers naar Keuze' het regionale kader voor onderlinge afspraken tussen overheden en andere partners. We hopen hiermee een visie te hebben opgesteld waarin onze partners zich herkennen en waarin we klaar zijn voor de belangrijkste opgave voor dit decennium.

1.3 Het Regionaal Plan als uitgangspunt

In 2006 is voor de Stadsregio Arnhem Nijmegen het Regionaal Plan 2005-2020 vastgesteld¹. In het Regionaal Plan zijn de gemeenschappelijke ontwikkelingsambities vastgelegd voor de stadsregio en de provincie. Vanuit de centrale doelstelling werken we aan een aantrekkelijke en internationaal concurrerende regio aan de hand van vier belangrijke thema's.

Economie: het versterken van het economisch vestigingsklimaat in (inter)nationaal perspectief, waarbij de potenties van de stuwende werkgelegenheid worden uitgebuit.

Mobiliteit: het verbeteren van de bereikbaarheid in het regionale kernnet van (snel)wegen en OV, waarbij de mobiliteit per auto, trein, bus en de fiets beter met elkaar worden geïntegreerd.

Landschap: het vergroten van de toegankelijkheid en aantrekkelijkheid van het landelijk gebied voor natuur en recreatie.

Wonen: het verbeteren van de kwaliteit van het wonen in stad, dorp en landelijk gebied, waarbij de relaties met landschap, bereikbaarheid en voorzieningen kwaliteitsfactoren zijn.

¹ Stadsregio Arnhem Nijmegen Arnhem Nijmegen, Regionaal Plan 2005-2020, mei 2007

Meerdere partijen werkten in de afgelopen jaren samen aan verschillende regionale projecten om deze doelstellingen na te streven. Daarnaast zijn ruimtelijke keuzes voor economie en mobiliteit nader uitgewerkt, onder andere in de Economische Agenda², de Regionale Nota Mobiliteit³ en het Masterplan OV⁴. Voor wonen stond vooral de productie van voldoende woningen in het kader van TempoKAN! de afgelopen vijf jaar centraal. In deze visie blijven de ruimtelijke keuzes in het Regionaal Plan uitgangspunt van beleid. Dat betekent onder meer dat de beoogde ruimtelijke structuur, de S-as, en de woningbouwcontouren uit het plan ongewijzigd blijven. Wel is het zaak om, vijf jaar na vaststelling van het Regionaal Plan, in te spelen op nieuwe ontwikkelingen en daaruit voortkomende nieuwe kwesties.

1.4 Nieuwe regionale kwesties

Het is niet vanzelfsprekend dat de kwaliteiten van de stadsregio zondermeer behouden blijven. Behoud van de sterke economische positie in het licht van de economische crisis en groei van mobiliteit op het al zo volle wegen- en openbaar vervoernet zijn kwesties waarop de stadsregio binnen de kaders van het Regionaal Plan moet anticiperen. Bovendien is het ruimtelijk instrumentarium door de nieuwe WRO veranderend en staan de financiële kaders binnen gemeenten onder druk.

² Stadsregio Arnhem Nijmegen Arnhem Nijmegen, Economische Agenda, 5 maart 2008

³ Stadsregio Arnhem Nijmegen Arnhem Nijmegen, Regionale Nota Mobiliteit, 2007

⁴ Stadsregio Arnhem Nijmegen Arnhem Nijmegen, Masterplan Openbaar Vervoer 2008-2020, februari 2008

⁵ Betaalbare woningen zijn huurwoningen tot de tweede aftoppingsgrens huur en koopwoningen tot € 172.000,- V.O.N.

Veranderingen op de woningbouwmarkt

In 2004 maakte de stadsregio afspraken met het Rijk over de bouw van 24.591 woningen in de periode 2005-2010. Onder het motto 'Tempo KAN!' maakten gemeenten zich sterk voor een tempoversnelling in de woningbouw om aan de regionale woningvraag te voldoen. Het leidde tot een verdubbeling van de woningbouwproductie ten opzichte van de voorafgaande periode. Voorwaarde daarbij was dat 50 procent van de nieuw te bouwen woningen betaalbaar⁵ moest zijn (en 35 procent in Arnhem, Nijmegen en Doesburg).

De bevolkingsprognoses voor de periodes 2010-2020 en 2020-2040 wijzen nog steeds op een groei voor de stadsregio, al vlakt die steeds meer af. Binnen de regio komen er echter grote verschillen voor in tempo van bevolkingsontwikkeling; een aantal gebieden krijgt te maken met een afname van het inwonertal, terwijl er ook nog duidelijk groeiende delen zijn. Met het Rijk heeft de Stadsregio Arnhem Nijmegen afgesproken om in de periode 2010-2020 circa 26.000 woningen te bouwen. Dit is tevens het uitgangspunt in de afspraken met de provincie Gelderland in het kader van het Kwalitatief WoonProgramma 3.

De huidige economische crisis en het effect hiervan op de veranderde vraag van de consument zorgt voor een daling van de bouwproductie. Bovendien is er toenemend gebrek aan consumentenvertrouwen als gevolg van de economische crisis, de aanscherping van voorwaarden om een hypotheek te krijgen en het debat rondom afschaffing van de hypotheekrenteaftrek. Vanwege de problemen in de woningafzet, stagneert de bouw van woningen, de verkoop van bestaande woningen en de doorstroming binnen de verhuisketens. Hiermee verandert de woningmarkt van een aanbod- naar een vraaggerichte woningmarkt. Dit is weliswaar een fenomeen dat zich landelijk voordoet, maar met het oog op de toekomst is het noodzakelijk om als stadsregio in te spelen op mogelijkheden en kansen van deze veranderende woningmarkt.

Ontwikkelingen in mobiliteit en economie

De economische groei en de bevolkingsontwikkeling bepalen in belangrijke mate de behoefte aan werklocaties, infrastructuur en openbaar vervoer. De komende jaren moet we blijven werken aan een goed economisch vestigingsklimaat voor ondernemers in combinatie met een goede bereikbaarheid en investeringen die zich richten op het verbeteren en ontwikkelen van kansrijke economische clusters (health, halfgeleiders, EMT, mode en vormgeving, toerisme). De bestaande sterke basis(economie) (o.a. logistiek en detailhandel) is hierin essentieel. Daarnaast is er sprake van een overaanbod aan bedrijventerreinen ten opzichte van de vraag. Zorgvuldigheid in ruimtegebruik en kwaliteit van bedrijventerreinen zal bepalend zijn in de regionale keuzes binnen deze problematiek.

Naast een goed woonklimaat draagt ook een goede interne en externe bereikbaarheid bij aan het vestigingsklimaat. Deze bereikbaarheid is uitermate belangrijk om te kunnen functioneren als één samenhangend stedelijk netwerk met goede verbindingen tussen woonlocaties, werklocaties en voorzieningen.

De stadsregio kampt echter de komende jaren nog met een groot bereikbaarheidsvraagstuk. De automobilititeit is in de afgelopen 10 jaar met 25 procent gegroeid en die groei zal doorzetten tot 2020. Knelpunten zijn vooral de snelwegen A12 en A50, de stedelijke invalswegen van Arnhem en Nijmegen (A325, Pleyroute en de bruggen over de rivieren) en de capaciteit van het openbaar vervoer. Dit zal na de uitvoering van de asfaltagenda (verbreding A12, A50, aanleg tweede stadsbrug, doortrekking A15) niet geheel zijn opgelost. Hiermee staat zowel de interne als externe bereikbaarheid van de stadsregio onder druk, wat ook weer haar weerslag heeft op de aantrekkelijkheid van het gebied voor wonen en werken. Op deze ontwikkelingen moeten we dus inspelen.

1.5 Een andere manier van denken en doen

Deze visie is mede gebaseerd op een andere manier van denken en doen. Dit is noodzakelijk om de concurrentiekracht van de stadsregio te vergroten en een passend antwoord te hebben op de nieuwe regionale kwesties. Deze manier van denken komt voort uit de economische crisis en gaat in de huidige tijd uit van nieuwe mogelijkheden die dit biedt voor wonen, werken en mobiliteit. Centraal onderdeel hierin is het vraaggericht ontwikkelen, naar de wens van de eindgebruiker. Consumenten en ondernemers krijgen meer keus, de spanning op de markt neemt af. Deze ontwikkelingen vragen op de korte en lange termijn om een nieuwe manier van denken en doen. Om een sterke, concurrerende en mooie regio te blijven is het denken in 'verleiden' van consumenten en ondernemers noodzakelijk. De stadsregio wil (toekomstige) inwoners, ondernemers en bezoekers aan zich (blijven) binden door hen te blijven verleiden met de vele kwaliteiten die de stadsregio biedt, nu en in de toekomst.

In het nieuwe tijdperk van verleiden draait het om een kwalitatieve benadering: wat moeten we bieden om de inwoners en bedrijven binnen en buiten de stadsregio te (blijven) binden? In dat perspectief wordt de (inter)nationale positionering van de stadsregio ook van steeds groter belang. De stadsregio concurreert met andere stedelijke netwerken binnen én buiten Nederland om de gunst van dezelfde groep consumenten en ondernemers. En deze zijn te verleiden met kwaliteit. De consument laat zich verleiden door een woning met de juiste woonoppervlakte, uitstraling en prijs in het juiste woonmilieu; een ondernemer laat zich verleiden door een bedrijfspand op maat op een strategisch gelegen en goed ontsloten bedrijventerrein. Daarbij is de context waarin de woning of het bedrijfspand staat belangrijk. Het bieden van vier muren en een dak is niet langer genoeg om te binden. Het is dus zaak om beter in te spelen op de specifieke kwaliteiten



en verbindingen te leggen tussen het aanbod van woningen en woonmilieus, bedrijven en werkmilieus een bijpassend wegennet en openbaar vervoer.

1.6 Het proces via Koersnota naar Verstedelijkingsvisie

Om te komen tot de voorliggende verstedelijkingsvisie heeft het College van Bestuur, als tussenstap, op 11 maart 2010 de Koersnota vastgesteld. De Koersnota agendeerde de belangrijkste kwesties rondom verstedelijking, waarna de stadsregioraad, colleges en gemeenteraden deze discussienotitie behandelden. De reacties op de Koersnota vormen belangrijke input voor het uitwerken van 'Van Koers naar Keuze'. Na de Koersnota hebben diverse bestuurlijke rondes en werksessies met gemeenten plaatsgevonden waarin gesproken is over woningbouwprogrammering, mobiliteitskwesties, de ontwikkeling op het gebied van economie en bedrijventerreinen en de toekomstige ontwikkeling van gemeenten. Tegelijkertijd is een proces doorlopen met de provincie Gelderland en onze Rijkspartners en voeren we gesprekken met onze maatschappelijke partners zoals corporaties en de Kamer van Koophandel.

1.7 Leeswijzer

De ambities van de stadsregio voor de integrale toekomst van wonen, economie en mobiliteit staan centraal in deze visie. De visie is opgebouwd uit drie delen die complementair aan elkaar zijn, maar evengoed onafhankelijk van elkaar gelezen kunnen worden:

A → Visie

Deel A richt zich met name op het strategische beleid en is visievormend van aard. In voorliggend hoofdstuk (hoofdstuk 1) is de status van deze visie uiteengezet.

In hoofdstuk 2 staat de integrale toekomstvisie op wonen, economie en

mobiliteit centraal. De wijze waarop we uitvoering aan de visie willen geven komt terug in hoofdstuk 3. Een deel dat de lezer een goed beeld geeft over onze visie op de toekomst van de regio.

B → Beleid

De hoofdstukken 4, 5 en 6 gaan dieper in op de ambities voor achtereenvolgens wonen, economie en mobiliteit. Het geeft de lezer inzicht in ontwikkelingen en achterliggende motieven van de integrale visie. Daarnaast is de visie vertaald naar strategische beleidsuitgangspunten.

C → Uitvoeringsprogramma

Deel C is dynamisch van karakter. Hoofdstuk 7 bevat de subregionale uitwerkingen met betrekking tot wonen, waarin gemeenten de voorlopige resultaten van de onderlinge afstemming presenteren. Per subregio is een op zichzelf staand hoofdstuk opgenomen, zodat het makkelijk is om de subregionale afspraken binnen gemeenten te behandelen.

Integrale visiekaart Stadsregio Arnhem Nijmegen

0 km 5 km

- | | | | |
|---|-------------------------------------|---|----------------------------------|
|  | Kenniscluster |  | S-as |
|  | Toekomstig PDV-cluster |  | Verbreden A12, A50, A73 |
|  | Ontwikkeling greenport |  | Doortrekken A15 |
|  | Ontwikkelingszones bedrijventerrein |  | Bestaand station |
|  | Contour woningbouw Regionaal Plan |  | Nieuw station |
|  | Afronding Vinex-locaties |  | Nieuw station in studie |
|  | Park Lingezegen |  | Mogelijk nieuw station (na 2020) |
| | |  | RO-OV knooppunten |
| | |  | HOV- netwerk |
| | |  | Aanleg 2e stadsbrug Nijmegen |

2. Integrale visie

2.1 De stadsregio als een samenhangend stedelijk netwerk

De Stadsregio Arnhem Nijmegen is het grootste nationaal stedelijke netwerk in Oost-Nederland en omvat een van de belangrijkste economische kerngebieden van Nederland. De regio heeft in totaal 733.000 inwoners en ongeveer 325.000 banen.

Het gebied heeft zich ontwikkeld tot een stedelijk netwerk van twintig gemeenten met de twee centrumsteden Arnhem en Nijmegen als economisch kerngebied. De ambitie is om, na de Randstad, de sterkste economische regio van Nederland te zijn en de economische potenties van de regio ten volle te benutten.

2.2 Een sterk concurrerende regio

De stadsregio heeft door haar strategische ligging tussen de Randstad en het Ruhrgebied een sterke nationale maar ook internationale focus. De internationale concurrentiepositie wordt ondersteund door de aanwezige water- weg- en railverbindingen, het HSL-station in Arnhem en de nabijheid van de vliegvelden bij Eindhoven, Schiphol, Weeze en Düsseldorf. Er zijn sterke relaties met het Ruhrgebied, de Noordvleugel van de Randstad via het WERV-gebied, de Zuidvleugel via de A15/Betuwelijn en met BrabantStad. De ontsluiting door de snelwegen A12, A15, A50, A73 en A325 is vanuit dat kader belangrijk evenals het uitgebreide onderliggende wegennet.

Het grootste deel van het ruimtelijk-economische, sociale en culturele leven van onze inwoners speelt zich af op het schaalniveau van de regio. De regio functioneert steeds meer als een samenhangend netwerk. Goede verbindingen zijn van belang voor bewoners, ondernemers en bezoekers om zich te kunnen bewegen in het gebied dat ruwweg overeenkomt met de omvang van de regio. Binnen deze schaal zijn de meeste dagelijkse verplaatsingen voor woon-werkverkeer, gaan de kinderen naar school, worden culturele instellingen bezocht en

worden de inkopen gedaan. Beslissingen over nieuwe verstedelijking, nieuwe infrastructuur, duurzame economische ontwikkeling en landschapsinrichting moeten daarom ook in regionaal perspectief worden bekeken.

Het denken vanuit de eindgebruiker (inwoners) en in kwaliteit om de eindgebruiker te verleiden en te binden, staat de komende jaren nog centraler. Vanuit het leefpatroon van de gebruikers is de regionale schaal het juiste niveau om keuzes te maken. Dat betekent dat de Stadsregio Arnhem Nijmegen inzet op gevarieerde woonmilieus op basis van een vraaggestuurde ontwikkeling, vanuit economie op werkmilieus passend bij een brede economische basis en voor mobiliteit op het bundelen en verknopen. De landschappelijke kwaliteiten vormen de belangrijke onderlegger. De S-as geldt als integrale ontwikkelingszone.

2.2 Integraliteit als uitgangspunt

Het verbinden van de ambities voor wonen, werken en mobiliteit sluit aan bij het denken vanuit de eindgebruiker. De eindgebruiker kijkt naar de wijze waarop deze drie elementen samenkomen.

Om de kans op succesvolle en afzetbare woonmilieus te vergroten is een goede bereikbaarheid van belang. Hierbij gaat het om een bereikbaarheidskwaliteit die past bij de specifieke kenmerken en opgaven van de stadsregio (de steeds sterker wordende pendel naar de economische motoren) en de behoeften van doelgroepen (bv. dienstverlenende bedrijven richten zich op het aantrekken van hooggekwalificeerd personeel). Een verbeterde bereikbaarheid van het stedelijk kerngebied maakt deze blijvend aantrekkelijk voor de huidige bewoners en vergroot de potentie om consumenten van buiten de stadsregio te verleiden. De doortrekking van de A15 geeft hiervoor de noodzakelijke impuls.

Het doortrekken van de A15 naar de A12 is van cruciaal belang voor de bereikbaarheid en de economische ontwikkeling van de regio en voor Nederland als geheel. De doortrekking zorgt voor de noodzakelijk verbetering van de interne bereikbaarheid binnen de stadsregio. Het is daarmee een belangrijke schakel voor het functioneren van het economisch kerngebied en de Vinex-locaties.

De twee stedelijke agglomeraties van Arnhem en Nijmegen, de kernen met een regionale functie en de kleinschalige dorpen hebben vanuit hun specifieke woonmilieus en leefstijlen van inwoners een eigen bereikbaarheidsprofiel. Niet iedere consument heeft dezelfde wensen voor bereikbaarheid. Hetzelfde geldt voor de economische bedrijvigheid in de regio. Ook hiervoor gelden diverse criteria ten aanzien van mobiliteit.

Wonen, mobiliteit en werken zijn met elkaar verbonden en de stadsregio streeft naar en stimuleert deze integratie in toekomstige ontwikkelingen.

2.3 Integrale ontwikkeling langs de S-as

Gezien de toenemende bereikbaarheidsproblematiek is het leggen van een koppeling tussen de ruimtelijke ontwikkelingen en de bereikbaarheid een belangrijk uitgangspunt in deze visie. De stadsregio bevestigt daarom de keuze uit het Regionaal Plan voor de verdere ontwikkeling van de S-as. De S-as is de centrale spooras en tevens de ruimtelijk-economische ontwikkelingsas die loopt van Zevenaar/Didam naar Wijchen, via de twee economische motoren Arnhem en Nijmegen. Het verbinden van de S-as met de gebieden buiten de stadsregio, zoals Schiphol en Brabant staan hoog op de agenda om onze positie verder uit te bouwen.

Doel van de versterking van de S-as is de ontwikkelingen rond wonen, economie en mobiliteit te concentreren als drager voor de kwaliteit

van de stadsregio als geheel. Dat betekent dat er geen uitgewaaierde verstedelijking binnen de stadsregio optreedt, maar dat deze zoveel mogelijk gebundeld en verknoopt wordt. Op de S-as bevinden zich belangrijke knooppunten en schakels ten aanzien van het openbaar vervoer. De stadsregio kiest er voor deze bestaande knopen te benutten en verder te ontwikkelen door investeringen in openbaar vervoer (o.a. de aanleg van het HOV-netwerk), het bundelen van verkeersstromen en ruimte te bieden aan nieuwe woon- en werklocaties. De ontwikkeling van RO-OV-knooppunten geeft uitvoering aan deze keuze.

Midden op de S-as, grofweg op de corridor Arnhem-Nijmegen, ligt het stedelijk kerngebied van de stadsregio. Het stedelijk kerngebied bestaat uit Arnhem en Nijmegen en het gebied tussen de rivieren. Het kenmerkt zich door hoogstedelijke activiteiten, aanwezigheid van de grotere kernen Elst, Huissen en Bommel en een aantrekkelijk (rivieren)landschap. De landschappelijke kwaliteiten in dit gebied worden de komende jaren verder ontwikkeld door de aanleg van Park Lingezegen. Groen en ruimte spelen een belangrijke rol in de afwisseling met de stedelijke activiteiten. In het stedelijk kerngebied zet de stadsregio zich actief in op verknopen van mobiliteit in combinatie met woningbouwontwikkeling (afronden Vinex-locaties). De Vinex-locaties (Schuytgraaf, Westeraam en Waalsprong) voorzien in een woonbehoefte en zijn, net als de doortrekking van de A15, een essentiële schakel in het realiseren van de doelstellingen uit het Regionaal Plan. De realisatie van Park Lingezegen als recreatief en groen uitloopgebied voor de steden draagt bij aan het behoud van kwaliteit en karakter én het vergroot de leefbaarheid. De stadsregio faciliteert de randvoorwaarden voor deze en andere ontwikkelingen in het stedelijk kerngebied (waaronder de aanleg van het HOV-netwerk).

2.4 Afstemming als basis voor uitvoering

Arnhem en Nijmegen zijn in de stadsregio de brandpunten van stedelijke dynamiek, in economische, sociale en culturele zin. Vitale steden in de regio zijn essentieel en dragen bij aan een sterke regio. Deze vitaliteit is op termijn afhankelijk van de manier waarop beide steden onderling samenwerken en elkaar aanvullen. De vitaliteit van Arnhem en Nijmegen, binnen de thema's wonen en werken, wordt vergroot door investeringen in de steden. Dit versterkt de aantrekkelijkheid van de steden en de omliggende regio als (economische) vestigingsplaats. Het functioneren van beide steden is echter ook afhankelijk van de rest van de regio. De kwaliteiten die er buiten de steden aanwezig zijn, bepalen mede de aantrekkelijkheid van de regio. De afstemming tussen de beide steden, de andere kernen langs de S-as en de gebieden met een meer landelijk karakter, is daarom essentieel om de diversiteit in de stadsregio verder uit te dragen. Het gaat om het bundelen van de krachten. De wijze waarop wonen, werken en mobiliteit in deze afstemming wordt geborgd, vormt een belangrijk aandachtspunt om uitvoering te geven aan deze visie.

Wonen

Benut de diversiteit in kwaliteiten. De veelzijdigheid van de regio is de basis voor ontwikkeling van nieuwe en te herontwikkelen woningen en woonmilieus. De Stadsregio Arnhem Nijmegen richt de toekomstige woonopgave nadrukkelijk op de kwaliteit die de burgers vragen. En dat in de volle breedte. Want de combinatie van stedelijkheid, landschap, werkgelegenheid en bereikbaarheid maakt de stadsregio aantrekkelijk om te komen wonen en te blijven wonen. De stadsregio zet de woonconsument centraal en maakt zich sterk voor de ontwikkeling van een grotere diversiteit van woonmilieus die aansluiten bij de verschillende leefstijlen van inwoners. Hierbij is te denken aan stedelijke milieus, landelijke en dorpse milieus en de afronding van de Vinex,

maar ook nieuwe woonconcepten. Daarnaast vraagt ook de bestaande voorraad aandacht. Dit is immers het merendeel van de woningen. Het aanbrengen van niches en spannende woonconcepten, ook in de bestaande voorraad, moet de diversiteit vergroten en de consument 'verleiden' in de stadsregio te komen of er te blijven wonen. Hiermee heeft de stadsregio een uitstekende mogelijkheid om vraaggestuurd te ontwikkelen. Niet alleen ten behoeve van een sterke woningmarkt maar, in combinatie met een goede bereikbaarheid, ook voor een sterk economisch klimaat waarin werknemers passende en gewenste woonruimte kunnen krijgen.

Brede basiseconomie

Arnhem en Nijmegen zijn de motoren als het gaat om dienstverlening, detailhandel, cultuur, industrie, onderwijs en kansrijke clusters zoals health, EMT (energie- en milieutechnologie), mode en halfgeleiders. Maar daarnaast zorgen de overige delen van de regio voor een krachtige bijdrage op het gebied van toerisme, glastuinbouw en transport en logistiek en huisvesten zij ook een aantal belangrijke EMT-locaties. Deze sterke en brede economische basis is, in combinatie met (nieuwe) kansrijke clusters, het economisch fundament van de regio en maakt de stadsregio een aantrekkelijke regio om in te investeren en te werken. Binnen de brede basiseconomie ligt zowel de huidige kracht van de stadsregio, als de potentie om zich verder te ontwikkelen. Om zich te positioneren tussen andere stedelijke regio's en om huidige en nieuwe ondernemers een prettig economisch klimaat te blijven bieden is het uitbouwen van de brede economie de inzet van de stadsregio. Daarbij is een goede kwaliteit en ligging van nieuwe bedrijventerreinen uitgangspunt. Een goede bereikbaarheid, strategische samenwerking, prettige woongebieden en een aantrekkelijk opleidingsaanbod is daarin van groot belang.



Goede bereikbaarheid

Essentieel voor de ontwikkeling van de regio is een goede bereikbaarheid. Middels openbaar vervoer, maar ook met gebruik van de auto, de fiets, te voet, het water en in relatie tot (nieuwe) woon- en werklocaties. De stadsregio streeft hiermee naar een goede aansluiting tussen ruimtelijke ontwikkelingen en het mobiliteitssysteem (de verschillende infrastructuurnetwerken en de knooppunten die deze netwerken verbinden). Hierbij is het uitgangspunt een robuust verkeers- en vervoerssysteem waarin alle deelsystemen en modaliteiten van hoogwaardige kwaliteit zijn en complementair aan elkaar. Alle modaliteiten (auto, OV, fiets en binnenvaart) moeten voldoende capaciteit hebben om de veronderstelde groei op te vangen. Bovendien moeten de modaliteiten naadloos op elkaar aansluiten zodat er op de verschillende knooppunten vanzelfsprekend overgestapt kan worden c.q. goederen overgeladen kunnen worden.

Om dit te realiseren wil de stadsregio met name investeren in OV-infrastructuur, wegen en snelfietsroutes. Dit gebeurt volgens het principe van bundelen en verknopen. De belangrijkste projecten zijn in dit kader: het doortrekken van de A15 als cruciale verbinding voor de bereikbaarheid en economische ontwikkeling van de regio, het realiseren van het programma Stadsregiorail, de ontwikkeling van een regionaal HOV-netwerk, het stimuleren van het gebruik van de fiets en het toepassen van mobiliteitsmanagement. Verschillende knooppunten op de S-as dragen bij aan verdere verknoping van de ruimtelijke functies (met name woon- en werklocaties).

2.4 Eén stadsregio als keuze voor uitvoering

Het werken aan één stadsregio kan de kracht en positie in Nederland en Noordwest Europa versterken. Alleen door bundeling van krachten, deling van kennis en ervaring, en afstemming van ambities en projecten

is het mogelijk elkaar aan te vullen en daarmee de ambities te realiseren.

Eén stadsregio, functionerend als samenhangend netwerk. Dat is de ambitie. Maar om dat te kunnen zijn, moeten de verschillende bestuurslagen goed naar elkaar luisteren, in dialoog gaan en willen samenwerken. Vanuit een wederzijds vertrouwen in elkaars rollen, posities en in het besef dat de onderlinge verschillen eerder versterkend dan verzwakkend werken.

Vanuit een sterke onderlinge samenwerking is het noodzakelijk de successen met elkaar te delen, maar ook in moeilijke tijden het gesprek met elkaar aan te blijven gaan.



**zoeken naar
antwoorden**

3. Strategie

3.1 Opmaat naar investeringsagenda

De stadsregio streeft naar een functioneel en samenhangend stedelijk netwerk. Om dat te bereiken is samenwerking noodzakelijk: dat geldt voor onze gemeenten, maar ook voor onze andere partners zoals Rijk en Provincie. Niet alleen bij het gezamenlijk opstellen van beleid, maar ook nadrukkelijk bij de uitvoering en daadwerkelijke realisatie van de visie.

Rijk

Het Rijk hebben we nodig om onze regionale ambities voor de vier beleidsthema's mobiliteit, werken, wonen en landschap de komende jaren te verwezenlijken. Onze ambities agenderen we op de Gebiedsagenda Oost-Nederland en bespreken we met het Rijk in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT).

Provincie

Ook de provincie is een zeer belangrijke partner. Allereerst ruimtelijk-juridisch gezien. De nieuwe Wro heeft immers een eind gemaakt aan de bevoegdheid van de stadsregio om een juridisch bindend regionaal structuurplan op te stellen. Om regionale ruimtelijke visies, zoals de nu voorliggende Verstedelijkingsvisie, door te vertalen naar gemeentelijke plannen, is het ruimtelijk instrumentarium van de provincie nodig. Concreet gaat het hierbij om de Structuurvisie Gelderland en andere bijbehorende instrumenten zoals bijvoorbeeld de Ruimtelijke Verordening Gelderland. Dit betekent dat in een vroegtijdig stadium van de planvorming directe betrokkenheid van de provincie gewenst is. Naast de inzet van het ruimtelijk-juridisch instrumentarium, is het ook wenselijk dat andere provinciale middelen, bijvoorbeeld subsidies op het gebied van economische ontwikkelingen en klimaat ingezet worden als flankerende maatregelen voor de verstedelijkingsvisie.

Eigen instrumenten

Gezien het wegvallen van ruimtelijk-juridische instrumenten (regionaal structuurplan) is het des te belangrijker geworden om slim gebruik te maken van het instrumentarium van Rijk en (in meerdere mate) provincie. Dat neemt niet weg dat de bevoegdheid voor het maken van intergemeentelijke uitvoeringsafspraken nog wel op het schaalniveau van de stadsregio ligt. De subregionale afspraken geven mede invulling aan de wijze waarop deze visie zal worden omgezet in uitvoering. De afspraken in de subregionale uitwerking zullen samen met de afspraken ten aanzien van mobiliteit (HOV-netwerk, Stadsregiorail en fiets), werken (RPB's), ruimte (RO-OV-knooppunten), worden vertaald naar Bestuurlijke Overeenkomsten (BOV's). Deze overeenkomsten zullen worden gesloten tussen Colleges van B&W (met ruggespraak van de raden) en het College van Bestuur. Eventuele investeringsbudgetten kunnen daarin ook worden meegenomen. De basis voor de BOV's wordt geschetst in Deel C van de Verstedelijkingsvisie.

Daarnaast beschikt de stadsregio nog over een aantal financiële instrumenten. Ook deze instrumenten worden ingezet om de ambities, zoals neergelegd in deze verstedelijkingsvisie, te realiseren. Het gaat hierbij onder andere om de budgetten op het gebied van mobiliteit (MUM/BDU) en wonen (BWS en BLS).

3.2 Opmaat naar subregionale uitwerking met type afspraken en toelichting

De nieuwe regionale kwesties vragen om een andere manier van denken. Nog belangrijker is dat het uiteindelijk vraagt om een andere manier van doen. Te beginnen bij een goede dialoog over de inhoud tussen stadsregio, gemeenten onderling, maar ook woningbouwcorporaties en ontwikkelaars moeten zeker gaan meedoen om te komen tot een passend woningaanbod voor onze inwoners.

De andere manier van doen gaat uit van een subregionale benadering dat recht doet aan de subregionale samenhang op de woningmarkt en de diversiteit in de regio. Gemeenten investeren op subregionaal niveau in een goede onderlinge relatie en bespreken de subregionale en lokale opgaven op de woningmarkt.

Gemeenten hebben de eerste stap gezet naar meer subregionale afstemming en spraken daarbij onderling de intentie uit om door te gaan op deze ingeslagen weg. Het tijdperk waar vooral productie en plancapaciteit centraal stonden laten gemeenten achter zich. Mede door demografische ontwikkelingen staat kwaliteit en het bouwen voor de eigen behoefte centraal. De verwachte woningvraag moeten gemeenten gaan spiegelen aan de eigen ambities. Een te groot aanbod van woningen is ongewenst, omdat dit leidt tot onderlinge concurrentie en onverantwoorde risico's voor gemeenten. Monitoring van vraag (woonconsument) en aanbod (gemeenten en ontwikkelaars) is essentieel. De intenties van gemeenten om de (sub)regionale afstemming vorm te geven zijn gevat in procesafspraken en een eerste voorlopige uitwerking van de subregionale afstemming (zie deel C).

Procesafspraken

Naast specifieke subregionale procesafspraken onderschrijven gemeenten het belang om op regionaal niveau over een aantal thema's afspraken te maken.

Onderzoek

De ambitie van vraaggericht bouwen vraagt van overheden om door middel van monitoring en onderzoek (in de toekomst) deze vraag te kennen. Met de Woonverkenning Stadsregio 2010 (en het WoON2009) beschikken overheden over een waardevol onderzoek dat aandacht heeft voor de woningvraag, het huidige woningaanbod en demografische

prognoses. Deze cijfers kunnen gemeenten niet als absolute waarheden overnemen, maar hiermee bepalen zij wel de gevoeligheid van eigen prognoses. Tevens geven onderzoeken inzicht in mogelijke scenario's voor subregio's waardoor het helpt om kansen en risico's te bepalen. De stadsregio en de gemeenten hebben behoefte aan deze onderzoeken om in de toekomst het gesprek te kunnen voeren over afstemming over doelgroepen en woonmilieudifferentiatie. Op regionaal niveau blijft de stadsregio de woningmarkt onderzoeken, daarbij gebruikmakend van aanwezige bronnen van verschillende partijen.

Indicatief woningbouwprogramma

In de periode 2010-2020 staat vraaggericht bouwen centraal, waarbij oog is voor trends in de demografische prognoses. Gelet op de huidige prognoses is de verwachting dat in de periode 2010-2020 een uitbreiding van de huidige regionale woningvoorraad met ca. 26.000 woningen nodig is. Rekening houdend met een gemiddelde planuitval van 30 procent is het streven om op regionaal niveau niet meer dan 34.000 woningen plancapaciteit te ontwikkelen. Het focussen op plancapaciteit alleen is onvoldoende en niet efficiënt, zeker in tijden waarin de afzet onzeker is. Wel vraagt het om een goede dialoog en monitoring in subregio's om te voorkomen dat gemeenten grote risico's lopen. Met een indicatief overzicht van plancapaciteit beschikken subregio's over een ijkpunt; een nulmeting als uitgangspunt voor monitoring en subregionale afstemming.

Uit het totale indicatieve woningbouwprogramma blijkt dat er op

woningbouwprogramma	2010	2011 -2014	2015 -2020		2010-2020		
	Opgeleverde woningen	Bruto Plan capaciteit	Bruto Plan capaciteit		Bruto Plan capaciteit + oplevering	Sloop	Netto plan capaciteit
Totaal subregio Arnhem Noord	53	1187	730		1970	680	1290
Totaal subregio Liemers	383	2434	2750		5567	384	5183
Totaal subregio Middengebied	382	2334	2259		4975	70	4905
Totaal subregio Zuidoost	119	1546	1046		2711	322	2389
Totaal subregio Zuidwest	616	1821	2047		4484	291	4193
Arnhem	330	4424	6206		10960	1761	9199
Nijmegen	550	5000	6000		11550	1000	10550
Totaal stadsregio	2433	18746	21038		42217	4508	37709

regionaal niveau voldoende plan capaciteit beschikbaar is om tegemoet te komen aan de geprognosticeerde behoefte. Op subregionaal niveau bestaan er verschillen bij een vergelijking van prognoses en plan capaciteit. Gemeenten moeten ambities de komende jaren gaan afstemmen op de vraag. Dit verschil is niet in één keer terug te brengen, maar gemeenten zijn wel gestart om dit verschil te verkleinen. Daarbij lopen gemeenten tegen grenzen aan, omdat in voorgaande jaren veel plannen zijn ontwikkeld, gekoppeld aan afspraken met ontwikkelaars. Het is nu aan subregio's om ambities de komende jaren beter aan te laten sluiten op de vraag. Anders worden er grote risico's genomen: financieel of leegstand van woningen door een overaanbod.

Elders in Nederland is te zien waar dit toe kan leiden als niet tijdig wordt geanticipeerd op de veranderende vraag door demografische ontwikkelingen.

Cijfers over plan capaciteit alleen zeggen weinig, het verhaal er achter is minstens zo belangrijk. Subregio's hebben afgesproken om het indicatief overzicht nader te specificeren. Dit is nodig om daadwerkelijk goede onderlinge kwalitatieve en kwantitatieve woningbouwafspraken te kunnen maken. Veranderingen in het aanbod moeten gezien worden in het licht van de bestaande woningvoorraad. De woningbouwcorporaties zijn hierin dan ook belangrijke partners.

Monitoring

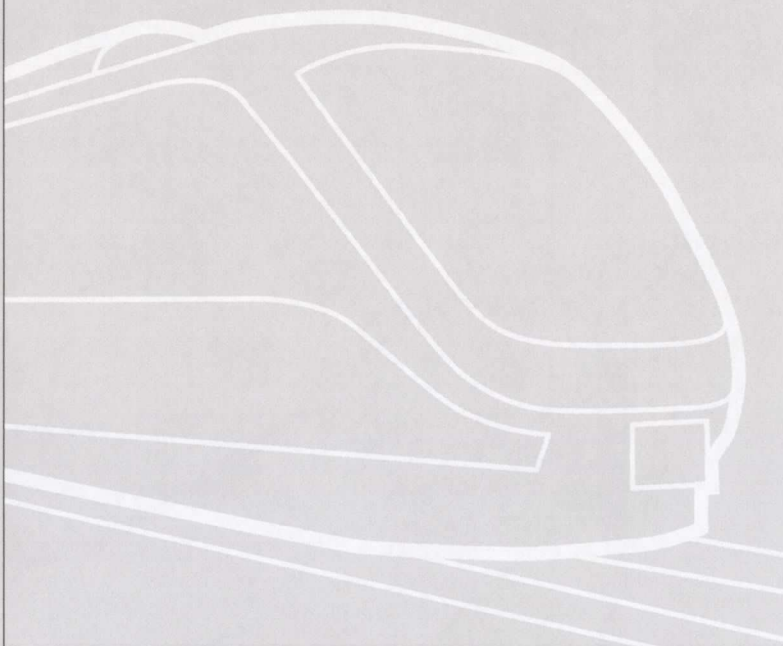
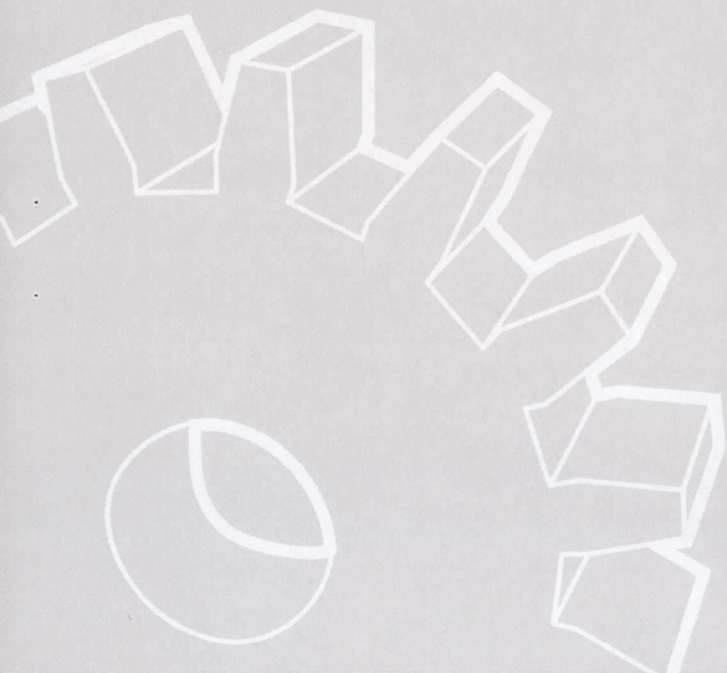
Naast onderzoeken hebben subregio's behoefte aan een goede monitoring van ontwikkelingen op de woningmarkt. De stadsregio ontwikkelt samen met subregio's en de provincie een passend regionaal monitoringsysteem dat inzicht geeft in de ontwikkeling van het woningaanbod en de woningvraag. De monitoring gebruiken subregio's om ambities te spiegelen aan de ontwikkelingen en prognoses om te kunnen komen tot een vraaggericht woningaanbod. Bovendien komt monitoring van pas om de succesfactoren van bepaalde subregio's met elkaar te delen.

Overlegstructuur

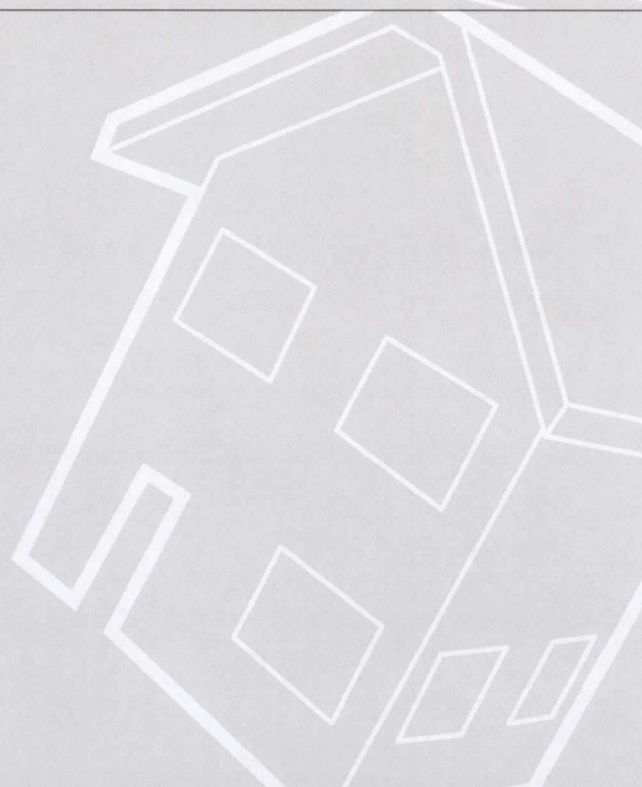
De subregio's hebben twee keer per jaar een bestuurlijk afstemmingsoverleg over kwaliteit (woonmilieus/typologieën) en tempo rondom de woningbouwprogrammering. Hierbij zijn aantallen, doelgroepen, categorieën en fasering en monitoringsresultaten onderwerp van gesprek, waarbij met name de concurrerende woningbouwplannen de aandacht vragen. Nieuwe ontwikkelingen op woningmarkt kunnen aanleiding geven voor het herijken/actualiseren

van de gemaakte afspraken. Periodiek overleg kan tevens bijdragen aan een goede relatie tussen gemeenten, zodat zij in de toekomst in staat zijn om bij knelpunten ook in staat zijn gezamenlijk te werken aan oplossingen.

In het kader van de RPB's van bedrijventerreinen zal er ook een monitoring wordt opgezet met een bijbehorende overlegstructuur. De stadsregio zal deze overleggen integraal benaderen, zodat deze gelijktijdig zullen oplopen. Mede vanuit dat oogpunt vindt de stadsregio het van belang om deze subregionale overleggen te faciliteren.



Deel B: Beleid



Woonkaart Stadsregio Arnhem Nijmegen

0 km 5 km

- S-as
- Bestaand station
- Nieuw station
- Nieuw station in studie
- Mogelijk nieuw station (na 2020)
- RO-OV knooppunten
- HOV- netwerk
- Contour woningbouw Regionaal Plan
- Afronding Vinex-locaties
- Park Lingezegen

4. Beleidskader Wonen

4.1 Veelzijdig wonen

Met betrekking tot wonen is de benutting van de bestaande kwaliteiten van de Stadsregio Arnhem Nijmegen belangrijk. De veelzijdigheid van de regio is de basis voor zowel nieuwe als bestaande woningen en woonmilieus. Hierbij richt de stadsregio zich specifiek op de integrale vraag om wonen, werken en infrastructuur optimaal met elkaar te verbinden. Centraal hierin staan de ontwikkeling en afronding van de Vinx-locaties en inbreiding als speerpunten voor nieuwbouw. Daarnaast is er aandacht voor de bestaande woningvoorraad. Niet alleen vanuit bouwtechnisch oogpunt (renovatie, herontwikkeling, inbreiding en herstructurering), maar ook vanuit demografische ontwikkelingen. Zowel groei- als krimpgebieden hebben hierin een eigen opgave waar de bestaande voorraad een essentiële rol in speelt. Kortom; afgewogen investeren in wonen blijft noodzakelijk. De stadsregio zet daarin de woonconsument centraal en faciliteert de vraag van de consument zodanig dat er sprake is van onderlinge complementariteit in het aanbod.

4.2 De woonconsument centraal

Als gevolg van de huidige woningbouwcrisis en veranderingen op de woningmarkt heeft de woonconsument een sterkere positie, is het aanbod niet langer bepalend en worden woningen niet even gemakkelijk afgezet. De vraag is bepalend geworden en heeft de consument ruime keuzemogelijkheden gegeven om kritisch rond te kijken naar een woning die voldoet aan de wensen en kwaliteitseisen. De woningmarkt is van een aanbodmarkt veranderd in een vraagmarkt. Hierin is alleen woningbouwontwikkeling (zowel uitleg als inbreiding) die goed inspeelt op de woonbehoeften en woonwensen van de consument nog succesvol.

Inspelen op de vraagmarkt

De stadsregio moet inspelen op de vraag van de consument om te voorkomen dat aanwezige inwoners wegtrekken en nieuwe inwoners niet worden aangetrokken. Kwaliteit moet centraler staan en de diversiteit in de regio moet beter worden benut. Het versterken van en investeren in kwaliteiten blijft derhalve noodzakelijk om de huidige inwoners een prettig woonmilieu te blijven bieden en mensen van buiten de regio te blijven verleiden⁶.

Hardware, software en orgware

Omdat mensen verschillen, is het noodzakelijk dat ook woningbouwprojecten verschillen. Binnen de stadsregio is het van belang om een breed palet aan te bieden van elkaar aanvullende woonproducten en woonmilieus. Woonmilieus zijn niet slechts geografisch te duiden gebieden, maar een geheel van fysiekruimtelijke en financiële aspecten (hardware), identiteits- en contextgerichte elementen (software) en organisatorische en regiegericht invaalschakels (orgware). Woonmilieus zijn daarmee een sturingsinstrument dat zowel goed aansluit bij de beleving van de consument als recht doet aan het totaalpakket aan kwaliteiten van een gemeente en regio.

4.3 Bestaande kwaliteiten als basis

Gebruik je sterkten en zet ze in. Dat is de basis voor ontwikkeling van nieuwe en (te herontwikkelen) bestaande woningen en woonmilieus. De reeds aanwezige kwaliteiten zoals het stedelijke, groene en

⁶ De Stadsregio Arnhem Nijmegen heeft tussen 2000 en 2008 een groeiend vestigingsoverschot van mensen van buiten de Stadsregio Arnhem Nijmegen. Uit het WoOn (woningbehoeftemeting van het ministerie van VROM), blijkt dat gemiddeld 1 of de 6 verhuisgeneigden de Stadsregio Arnhem Nijmegen wil verlaten Bron: Rapport WoOn (Abf). Om de CBS bevolkingsprognose daadwerkelijk te 'halen' moeten er vestigers worden aangetrokken om de ambities te realiseren.

Verhuisstromen Stadsregio Arnhem Nijmegen



chique karakter rondom Arnhem, de Betuwse boomgaarden en het heuvellandschap ten zuidoosten van Nijmegen bieden genoeg mogelijkheden om verder te benutten. Dit geldt echter ook voor de meer landelijke gebieden in het oostelijk deel van de stadsregio, zoals gemeenten in de Liemers.

Zicht op de huidige situatie

Om deze bestaande kwaliteiten te benutten en daarmee op de woonwensen in te kunnen spelen is per gemeente en subregio zicht nodig op het huidige aanbod en differentiatie van woonmilieus, de woningen daarin, de aanwezige leefstijlen en hun wensen. Het accepteren van de demografische ontwikkeling van gemeenten (zowel groei als krimp) vormt daarnaast ook een belangrijke basis. Dit geeft immers een spiegel waartegen ambities en plannen kunnen worden gehouden. Hoe risicovol zijn investeringen waar de groei naar verwachting daalt of krimpt of de bevolking vergrijsst? Kan de inzet dan niet beter op ander type woningbouwprojecten of locaties worden gedaan, waar bevolkingsgroei te verwachten valt en waar dus zondermeer woonwensen van consumenten gefaciliteerd moeten worden?

Bevolkingsontwikkeling

De stadsregio blijft als geheel groeien en ook de behoefte aan woningen neemt stadsregiobreed toe. De helft van de groei wordt veroorzaakt door huishoudensverdunding, de andere helft door vestigers van buiten de regio. Daarnaast is er sprake van een veranderende bevolkingsopbouw, waarbij het aantal ouderen toeneemt als gevolg van de vergrijzing, en het aantal jongeren afneemt. Dit heeft invloed op de vraag naar woningen en voorzieningen. Het is essentieel dit mee te nemen in de basis van een toekomstige visie.

Variatie

Waar er variatie is in de regionale en gemeentelijke kwaliteiten, verschillen ook de leefstijlgroepen van mensen die de ene of andere kwaliteit het meest aanspreekt. Deze aanhaking bij de waarden, wensen en eisen van de eindgebruiker is de basis voor het ontwikkelen van kansrijke woonmilieus in subregio's. Verschillende leefstijlen vragen vanuit hun keur aan woonwensen verleidende woonmilieus met aantrekkelijke woningen in verschillende prijsklassen. De stadsregio als geheel biedt een breed scala aan woonmilieus aan en deze variatie moet ook in de toekomst worden behouden en benut.

4.4 Afstemming in concurrentiekracht

De stadsregio heeft ook te maken met interne en onderlinge concurrentie, doordat verschillende subregio's (deels) dezelfde woonmilieus en woonkwaliteiten bieden, waar dezelfde doelgroepen zich op richten. Op de kaart zijn de potentiële verhuisstromen uiteengezet. Hieruit blijkt dat er sprake is van twee aparte woningmarkten: Arnhem en omgeving en Nijmegen in omgeving. Dit beeld is ook bevestigd door geconsulteerde makelaars in iedere subregio en betekent dus ook dat niet alle subregio's en gemeenten met elkaar concurreren.

Afstemming tussen subregio's

Om de kracht van de stadsregio te optimaliseren is het van belang om de focus te leggen op een variëteit aan te (her)ontwikkelen woonmilieus. Voor de subregio's en gemeenten die wel een migratierelatie met elkaar

⁷ Deze subregionale benadering kent de volgende indeling. Er zijn 5 subregio's: de subregio Arnhem Noord (Arnhem, Renkum, Rozendaal en Rheden), de subregio Liemers (Arnhem, Westervoort, Duiven, Zevenaar, Montferland, Doesburg en Rijnwaarden), de subregio Midden (Arnhem, Lingewaard, Overbetuwe, Nijmegen), de subregio Zuidwest (Nijmegen, Heumen, Beuningen, Wijchen) en Zuidoost (Nijmegen, Groesbeek, Ubbergen, Mook en Middelaar en Millingen a/d Rijn).

hebben is afstemming in focus op woonmilieus noodzakelijk. Vandaar dat de stadsregio een subregionale benadering⁷ hanteert. Deze benadering doet recht aan de subregionale samenhang op de woningmarkt en de diversiteit in de regio.

Fasering van belang om concurrentie verder te minimaliseren

Gedurende de woningbouwcrisis is het niet halen van verkoopdrempels bij nieuwe projecten, een veelvoorkomend probleem. De kritische consument koopt minder snel. Door ervoor te zorgen dat projecten in de subregio gefaseerd op de markt komen, kan de onderlinge concurrentie verder beperkt worden en de slaagkans vergroot. De kans om de verkoopdrempel voor daadwerkelijke ontwikkeling te halen wordt groter.

Afstemming lange termijn

De stadsregio vraagt de gemeenten zich te beraden op de lange termijn, met in ogenschouw de bevolkingsontwikkeling en de daaruit voortkomende woningvraag. Op deze manier kan iedere gemeente en subregio haar kansen optimaal benutten en gezamenlijk de meerwaarde vinden. Er bestaat immers het risico dat de woningen in de toekomst niet meer afgezet worden en investeringen voor niets zijn gedaan.

4.5 Afronding van de Vinex-opgave

In heel Nederland is de afgelopen jaren gewerkt aan nieuwe stedelijke uitbreidingen op de zogenaamde Vinex-locaties. Deze locaties zijn in het kader van de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra eind 1993 aangewezen als gewenste uitbreidingslocaties van de steden. Binnen de stadsregio zijn er drie Vinex-locaties: Schuytgraaf in Arnhem, Waalsprong in Nijmegen en Westeraam in de gemeente Overbetuwe.

Vinex-locaties als essentiële schakel

De Vinex-locaties liggen, centraal binnen de stadsregio en zijn een essentiële schakel in het realiseren van de doelstellingen uit het Regionaal Plan. Deze locaties gaan uit van de integraliteit van wonen, mobiliteit en economie. Daarnaast hebben diverse overheden reeds grote investeringen gedaan in de bijbehorende infrastructuur zoals de tweede stadsbrug bij Nijmegen en de aanleg van een HOV-netwerk. De stadsregio zet zich dan ook met blijvende aandacht in om deze locaties in zijn geheel te realiseren. Ook gelet op het feit dat het stedelijk kerngebied met hun Vinex-locaties verantwoordelijk zijn voor het merendeel van de vestigers in de stadsregio. Uit het WoON 2009 blijkt dat de vraag van externe vestigers naar een zelfstandige woning in de stadsregio voor 75 procent in de Vinex-gemeenten ligt.

Verbeteren van de randvoorwaarden

Gezien het sterk achterblijvende bouwtempo ten gevolge van de crisis richt de aandacht van de stadsregio zich met name op het verbeteren van de randvoorwaarden om het aantrekken van vestigers naar deze gemeenten (verder) te optimaliseren. Hierbij is met name het creëren van een goede ontsluiting per weg en openbaar vervoer het speerpunt, maar staat ook het aanbrengen van onderscheidend vermogen van deze locaties centraal. In een vraaggestuurde woningmarkt is de woonkeus voor de consument immers erg groot.

4.6 Bestaande wijken en dorpen herontdekt

Bij woonmilieus gaat het niet alleen om nieuw gebouwde woonmilieus. De bestaande voorraad verdient evenredig veel aandacht. Belangrijk aandachtspunt is dat nieuwbouw een versnelling van de herstructureringsopgave teweeg kan brengen. Inwoners vertrekken dan naar de nieuwbouwwoningen wat kan resulteren in leegstand en verpaupering van bepaalde wijken.

Inbreiding krijgt prioriteit

De afgelopen jaren heeft de focus sterk gelegen op het toevoegen van woningen aan de voorraad. Vanuit de focus op kwaliteit zijn echter de bestaande wijken en dorpen essentieel. Zij bestaan immers al en beslaan veruit het grootste gedeelte van de woningvoorraad. Ter illustratie: de nieuwbouwopgave van 26 duizend woningen in de komende jaren zorgt voor een groei van de woningvoorraad van 8 procent⁸, kortom: 92 procent van de woningvoorraad die er in 2020 is, staat er nu al! Uitgangspunt is dan ook dat inbreiding (stimuleren van herstructurering en transformatie van bestaande woningen en woonmilieus) prioriteit krijgt ten opzichte van uitbreiding.

Nieuwe koers voor krimpgebieden

Vooral de randen van de regio en oudere wijken in de stad krijgen naar verwachting te kampen met verminderde groei of zelfs krimp. Gemeenten moeten in dit soort gevallen ingrepen plegen. Dit zal in eerste instantie bestaan uit het niet meer toevoegen van nieuwe woningen. Op langere termijn kan echter ook sloop, herstructurering, maar ook omvormen en transformatie tot de mogelijkheden behoren om op een duurzame wijze met de bestaande voorraad om te gaan. In die delen kan een nieuwe koers gekozen worden waardoor de verleidende kwaliteiten ruimte, groen, water en landschap letterlijk meer ruimte krijgen. Zowel krimp, als het benutten daarvan, hebben echter wel financiële gevolgen waar nadrukkelijk rekening mee moet worden gehouden. Krimp zelf leidt tot teruglopende inkomsten (uit grond- en bouwopbrengsten, voorzieningen, etc.) Het benutten van krimp brengt weer andere kosten met zich mee, zoals bijvoorbeeld de aanleg van groen en water. Het op financiële wijze aantrekkelijk benutten van krimp moet dan ook worden gevonden in het combineren van factoren.

Herstructurering vanuit hardware, software, orgware

Herstructurering is vanzelfsprekend een brede opgave waarin nadrukkelijk ook het onderdeel beheer, en de veranderende positionering van beheer, tot uitdrukking zal komen. Inspelen op de veranderende rollen van corporaties en bewoners van herstructureringswijken is er één die past bij de huidige markt en samenleving. De kunst is uiteindelijk om de kwaliteiten van bestaande wijken, dorpen en woningen te behouden, te benutten en te versterken. Hiervoor is een integrale benadering vanuit de hardware (fysiek), software (sfeer en beleving) en orgware (zeggenschap) essentieel. Afhankelijk van de context worden deze drie pijlers ingezet. Om de woonkwaliteit te verhogen zijn ingrepen in de woningvoorraad aan de hardware-kant zoals sloop-nieuwbouw niet altijd de enige of beste oplossing. Ook woningaanpassing kan bijvoorbeeld een gewenst resultaat geven als er door vergrijzing vraag blijkt naar zorg aan huis. Daarnaast is het zo dat wanneer de problematiek zich richt op verrommeling of bijvoorbeeld sociale problematiek een ingreep met behulp van orgware of software soms effectiever kan zijn dan een fysieke ingreep. Maatwerk door het inspelen op de concrete vraag en wensen op een locatie is hierbij uitgangspunt. Herstructurering kan dan een goede impuls geven aan de gewenste kwaliteitsslag en het omdenken.

4.7 Ontwikkeling van vernieuwende en spannende woonconcepten

Vanuit de vraag van de woonconsument kunnen nieuwe en spannende woonconcepten een belangrijke impuls geven aan de bekendheid en identiteit van de stadsregio. Dergelijke concepten kunnen de stadsregio letterlijk op de kaart zetten. Als voorbeeld kan gedacht worden aan het letterlijk verbinden van wonen en werken. Dergelijke woonwerkcombinaties kunnen in vrijwel alle woonmilieus een plek

⁸Op basis van data CBS, aantal woningen in 2009 per gemeente in de stadsregio

vinden. Denk aan een winkel op het platteland met streekproducten, een kunstatelier of een tandartspraktijk. Woonwerkcombinaties hebben, naast een sterke relatie met economie, ook een sterke relatie met mobiliteit omdat het pendel kan beperken. Andere voorbeelden zijn onder meer het realiseren van duurzame woonmilieus en (collectief) particulier opdrachtgeverschap.

Ambities voor duurzaamheid

De stadsregio heeft de ambitie om duurzaam bouwen en energiezuinigheid nadrukkelijk te versterken. Duurzaamheid vormt daarmee een belangrijk thema om vernieuwende en onderscheidende woonconcepten te realiseren. De vragen en wensen van de woonconsument staan hierin centraal en bepalen in welke mate de stadsregio dit moet faciliteren. De stadsregio wil met name een focus leggen op woningbouw in relatie tot het energieneutraal bouwen. Energieneutraal bouwen zal de komende jaren een grote vlucht gaan nemen. Verwacht wordt dat rond het jaar 2020 elk nieuw gebouw in Nederland energieneutraal wordt opgeleverd. Dit proces wordt echter niet vanzelf in werking gezet en de Stadsregio Arnhem Nijmegen dit dan ook stimuleren.

Voor een succesvol project is het van belang dat opdrachtgevers en overheden verder kijken dan alleen het gebouw. Energieneutraal bouwen vraagt om een visie en een aanpak die meer gebiedsgericht is. Om het stimuleren van energieneutraal bouwen gestalte te geven is het van belang dat een instrumentarium wordt ontwikkeld om energieneutraal bouwen in de regionale bouwpraktijk verder in te bedden. Daarnaast kan de stadsregio direct ondersteunen door bijvoorbeeld sturing te geven aan lagere woonlasten bij energieneutraal bouwen.

4.8 Aandacht voor betaalbaarheid

De vraag naar betaalbare woningen was een aantal jaren geleden niet in lijn met het aanbod. Bovendien bleken de grote steden met name de grootste opvang van deze doelgroepen te huisvesten en daarmee het merendeel van de kosten voor hun rekening te nemen. In het kader van een 'ongedeelde' regio is daarom besloten om de bouw van betaalbare woningen en daarmee spreiding van doelgroepen te verdelen over de regio. Dit is gedaan middels het 50/50 principe bij nieuwbouw: 50 procent betaalbaar en 50 procent duur. Uitzondering hierop vormden al Arnhem, Nijmegen en Doesburg die de verhouding 35/65 hanteerden. Gelet op het advies van de commissie Bodegraven geldt voor Westervoort en Rheden ook een verhouding van 35/65. De commissie constateerde dat voor deze gemeenten afgeweken kan worden van de 50/50-norm, vanwege de gerealiseerde taakstelling op het vlak van sociale woningbouw, de eenzijdige woningvoorraad en beperkte ruimtelijke mogelijkheden. De grens van betaalbaarheid lag daarbij vast op €172.000 V.O.N. of tot de huurtoeslaggrens binnen de huursector⁹.

Anders sturen op betaalbaarheid

De Stadsregio Arnhem Nijmegen wil ook voor de komende jaren weer inzetten op betaalbaarheid, maar wel op een andere wijze dan voorheen. De stadsregio doet dit vanuit het omdenken waarin de consument centraal staat en het stimuleren van duurzaamheid binnen de regio. Beide stromen komen samen in het benaderen van betaalbaarheid door middel van woonlasten. De verdeling 50/50 vormt ook dan het uitgangspunt. De grenzen worden alleen anders bepaald en niet meer vastgelegd op een vaste V.O.N.-prijs. De stadsregio zal deze

⁹ De huurtoeslaggrens wordt jaarlijks vastgesteld. Vanaf 1 juli 2010 is dit €647,53. Vanaf 1 juli 2011 bedraagt het €652,52.

woonlastenbenadering verder uitwerken door het gesprek aan te gaan met ontwikkelaars, corporaties en banken.

De vastgestelde grenzen komen na de uitwerking van deze woonlastenbenadering te vervallen en de maandelijkse woonlasten vormen dan het uitgangspunt.

Tot die tijd is het voor de subregio's mogelijk om het 50/50 principe te differentiëren binnen de subregio. Dit wil zeggen dat er onderling afspraken kunnen worden gemaakt tussen de gemeenten, mits de subregio totaal op de verhouding 50/50 blijft uitkomen. Hierbij wordt aangetekend dat de aanwezigheid van een gemeente met een 35/65 verhouding, buiten die berekening wordt gehouden.

4.9 Meebewegen en samenwerken

De context waarbinnen alle actoren werken aan wonen is dynamisch en verandert. Om kansen te kunnen grijpen is meebewegen met deze dynamiek van groot belang. Daarvoor is inzicht in deze ontwikkelingen essentieel. Vandaar ook dat er in gezamenlijkheid een regionale monitor zal worden opgesteld.

Het eindbeeld waar we samen aan werken, namelijk uitvoering geven aan het Regionaal Plan, blijft echter ongewijzigd. Dit houdt in dat de daarin gestelde uitgangspunten blijven gelden. Concreet betekent dit dat de toekomstige planlocaties binnen de vastgestelde contouren uit het Regionaal Plan vallen, inbreiding prioriteit krijgt boven uitbreiding en dat de Vinex-locaties worden afgerond.

Samenwerking

Om de bestaande voorraad en woonmilieus te versterken is samenwerking tussen gemeenten, maar ook met andere partijen, en in het bijzonder corporaties, essentieel. Er zal gezamenlijk moeten worden gewerkt aan een sterke regio door woningbouwprogramma's op elkaar af te stemmen en tijdig in te spelen op de (veranderende) vraag. Het

samenwerken met corporaties is gelet het feit dat zij een belangrijk deel van de voorraad beheren belangrijk. Het toevoegen van nieuwbouw is immers maar een klein deel ten opzichte van hetgeen er nu al aan voorraad is. Deze woningvoorraad wil de stadsregio beschikbaar houden voor doelgroepen die nu en in de toekomst (bijvoorbeeld meer senioren) op deze voorraad zijn aangewezen.

Strategische beleidsuitgangspunten

Subregionaal bouwen naar behoefte

1. In de periode 2010-2020 staat vraaggericht bouwen centraal, waarbij oog is voor trends in de demografische prognoses. Gelet op de huidige prognoses is de verwachting dat in de periode 2010-2020 een uitbreiding van de huidige regionale woningvoorraad met ongeveer 26 duizend woningen nodig is. Rekening houden met een gemiddelde planuitval van 30 procent is het streven om op regionaal niveau niet meer dan 34 duizend woningen plancapaciteit te ontwikkelen. De indicatieve woningbouwprogramma's op subregionaal niveau moeten nog worden vergeleken met de subregionale Woonverkenning om na te gaan in hoeverre subregio's na herijking risicovol bouwen.
2. Op basis van het reeds opgestelde indicatieve woonprogramma is daarbij een uitsplitsing te maken naar de subregio's gelet op demografische ontwikkeling in relatie tot capaciteit.
3. Gemeenten brengen geen nieuwe plannen in ontwikkeling die leiden tot een uitbreiding van de huidige beschikbare plancapaciteit, zonder dat hierover subregionale afstemming heeft plaatsgevonden.
4. Voor gemeenten staan de woonconsument en het bouwen voor de eigen behoefte centraal. Bij het bouwen voor de bovenlokale



vraag is subregionale afstemming noodzakelijk. Complementair bouwen is daarbij van belang om te komen tot een gevarieerd woningaanbod binnen de regio.

Locaties

5. Inbreiding gaat voor uitbreiding, dus herstructurering en transformatie moeten voorrang krijgen. Woningbouw vindt zoveel mogelijk plaats op door openbaar vervoer goede bereikbare locaties.
6. De 'contour woningbouw' uit het Regionaal Plan blijft ongewijzigd.
7. Bij benutting van gebieden binnen de contour 'Zoekrichting voor uitbreiding woningbouw' vindt een zorgvuldige ruimtelijke inpassing plaats, inspelend op landschappelijke waarden, milieu, cultuurhistorie, aardkundige kwaliteiten.
8. Randvoorwaarden voor het afronden van de Vinex-locaties en het aantrekken van vestigers naar deze gemeenten, worden geoptimaliseerd.
9. Bij de ontwikkeling van woningbouwlocaties wordt tijdig en nadrukkelijk relatie gelegd met andere beleidsvelden.

Betaalbaar bouwen

10. De programmering van de woningbouw dient plaats te vinden met in achtname van de kwalitatieve afspraken over betaalbaar wonen uit het Regionaal Plan. Daarbij geldt dat gemeenten een inspanningsverplichting hebben om het totale aantal nieuwe woningen op subregionaal niveau voor 50 procent in het betaalbare segment bouwen (tot €172.000 V.O.N. of tot de huurtoeslaggrens binnen de huursector). Dit betreft alle nieuwe woningen binnen de 'Contour woningbouw' en

overige toevoegingen aan de woningvoorraad in het landelijk gebied, inclusief nieuwe woningen door verbouw van bestaande bebouwing. De gemeenten Nijmegen, Arnhem en Doesburg vallen buiten dit subregionale kader aangezien zij minimaal 35 procent van de nieuwbouw in de betaalbare huur en koopsector bouwen. Op basis van de conclusies van de Cie. Bodegraven worden ook de gemeenten Rheden en Westervoort aan deze categorie toegevoegd.

11. De kwalitatieve afspraak over de bouw van betaalbare woningen blijft het uitgangspunt. Redenerend vanuit de woonconsument en het stimuleren van duurzaamheid wil de stadsregio een woonlastenbenadering ontwikkelen, waarmee de (vaste) koop- en huurgrenzen van betaalbare woningen kunnen veranderen. De afspraak van minimaal 50 procent betaalbare woningbouw blijft uitgangspunt, tenzij in specifieke gevallen gemeenten samen met corporaties inhoudelijk argumenten aandragen over de gewenste ontwikkeling van de betaalbare woningvoorraad, gelet op de woningbehoefte en demografische ontwikkelingen.
12. De op de beleidskaart opgenomen gebieden met aanduidingen voor 'Zoekrichting voor uitbreiding woningbouw' bieden uitbreidingsmogelijkheden, waarvan de gemeenten gebruik kunnen maken, onder de voorwaarde dat 90 procent van de woningen worden gebouwd in de betaalbare huur en/of koopsector, zoals gedefinieerd in de Concessies Wonen. Voor Doesburg geldt 70 procent in plaats van 90 procent.

Economie Stadsregio Arnhem Nijmegen

0 km 5 km

- S-as
- Bestaand station
- Nieuw station
- Nieuw station in studie
- Mogelijk nieuw station (nd 2020)
- RO-OV knooppunten
- Kenniscluster
- Toekomstig PDV-cluster
- Stadscentra
- Ontwikkeling greenport
- Ontwikkelingszones bedrijventerrein

5. Beleidskader Economie

5.1 Een aantrekkelijke regio om in te investeren

Een goede en duurzame ontwikkeling van de S-as vereist een versterking van de economische kracht van de stadsregio. De sterke basiseconomie (o.a. logistiek, dienstverlening, detailhandel) en de aanwezigheid van de vijf kansrijke clusters energie en milieutechnologie, mode en vormgeving, toerisme en recreatie, health en halfgeleiders vormen het economisch fundament en maken de stadsregio een aantrekkelijke regio om in te investeren en te werken.

De sterke basiseconomie zorgt ervoor dat de stadsregio in tijden van crisis minder vatbaar is voor negatieve gevolgen. Er moet dan wel blijvend worden geïnvesteerd in bestaande sectoren en (nieuwe) groeisectoren. De stadsregio zet daarom in op het scheppen van voorwaarden die de regionale groei in de steden en het ommeland stimuleert. Dit betekent dat geïnvesteerd wordt op het verbeteren en ontwikkelen van:

1. Vijf kansrijke clusters, waarbij één sterke basis(economie) essentieel is.
2. Aantrekkelijk opleidingsaanbod en werkgelegenheid.
3. Ruimte voor bedrijven.
4. Goede bereikbaarheid.
5. Regiomarketing.
6. Strategische samenwerking.

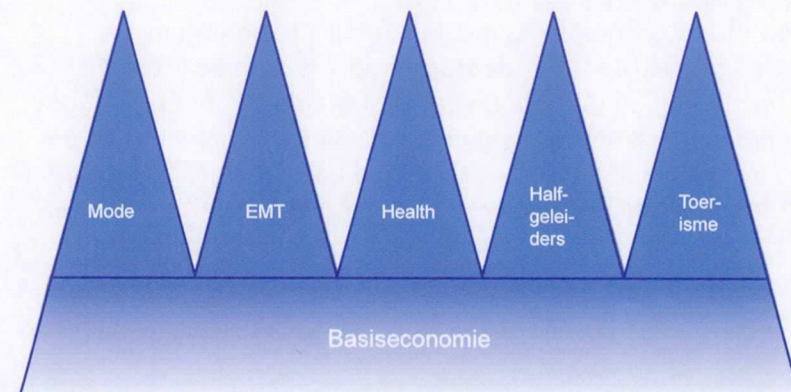
Met een duidelijke focus op deze clusters kan de stadsregio zich (blijvend) nadrukkelijk positioneren ten opzichte van andere stedelijke regio's. Toch gaat het hierbij niet alleen om deze economische accenten, maar vooral ook om kansen en ambities die de stadsregio in haar totaliteit moet benutten, zoals de relaties met lokale en landschappelijke kwaliteiten en cultuur. Cruciaal voor een economisch sterke regio zijn een goede bereikbaarheid, een aantrekkelijk opleidingsaanbod en werkgelegenheid, ruimte voor bedrijven en aantrekkelijke woon- en

werkmilieus. Alleen als de stadsregio intern en extern per weg en openbaar vervoer goed bereikbaar blijft, blijft zij aantrekkelijk.

Voor werkmilieus geldt een nadrukkelijke opgave als het gaat om verbetering en differentiatie van bestaande werkgebieden. Herstructurering, transformatie en (beter) beheer zijn daarvoor de uitgangspunten. Daarnaast faciliteert de stadsregio ruimte voor nieuwe bedrijven door het aanwijzen van bedrijvenzones en doen zich binnen de economische clusters nieuwe samenwerkingsmogelijkheden voor op thematische bedrijventerreinen.

5.2 Vijf kansrijke clusters en één sterke basiseconomie

Met de keuze voor vijf economische clusters kiest de stadsregio voor zowel versterking van de huidige brede economische basis (o.a. de logistieke sector, detailhandel), maar ook voor kansrijke nieuwe groeisectoren die de potentie hebben om zich verder te ontwikkelen zoals EMT en mode.



De brede economie in de stadsregio komt tot uiting in het grote aantal stuwende sectoren. Het gaat om creatieve industrie (m.n. mode en vormgeving), (zakelijke) dienstverlening, industrie, toerisme, glastuinbouw, kennisintensieve bedrijvigheid, transport en logistiek, onderwijs, detailhandel en leisure en cultuur. De Stadsregio Arnhem Nijmegen is hiermee een van de belangrijkste economische kerngebieden van Nederland¹⁰. Zij heeft zich ontwikkeld tot een stedelijk netwerk met als economische motoren de twee sterke centrumsteden Arnhem en Nijmegen. Stimulering van de brede economie staat centraal. Met name logistiek, industrie, glastuinbouw en detailhandel vragen om nieuwe investeringen in bereikbaarheid. Logistiek vraagt daarnaast om aanvullende investeringen op het gebied van innovatie, imago en ketenbenadering aangezien de stadsregio in potentie de derde plaats kan innemen als logistieke hotspot van Nederland. Op dit moment valt de stadsregio nog buiten de top-5 van logistieke hotspots van Nederland¹¹. Andere sectoren vragen om investeringen die zich richten op innovatie, kennisuitwisseling, samenwerking en/of marketing.

5.3 Ambities clusters

Energie- en milieutechnologie (EMT)

Energie- en milieutechnologie is een belangrijke kennisintensieve economische groeiclusier voor de stadsregio. De ambitie is om dit verder te versterken en uit te bouwen. De potenties voor EMT liggen onder andere in de samenwerking en toepassing in glastuinbouw en innovaties op het gebied van duurzaamheid en slimme energiesystemen. Dit vraagt hoogopgeleide kenniswerkers en betekent dat met name geïnvesteerd moet worden in kennisopbouw- en uitwisseling gericht op hoogopgeleiden op de arbeidsmarkt.

¹⁰ Stadsregio Arnhem Nijmegen Arnhem Nijmegen, Ruimtelijke-Economisch Analyse, maart 2010

¹¹ Logistiek Magazine 2010 en TNO 2009)

Toerisme

Toerisme en recreatie vormen een belangrijke economische groeiclusier waarin de stadsregio wil investeren. De stadsregio richt zich hierin op de toeristische ontwikkeling op en rond de rivieren, het beter zichtbaar maken van de cultuurhistorische geschiedenis en aandacht voor accommodaties. Deze focus in combinatie met een sterke regiomarketing moet leiden tot een impuls in deze groeiclusier. Op basis van de identiteit van de regio wordt momenteel door middel van een projectplan voor een regionaal beeldverhaal, gestreefd naar het genereren van extra economische impulsen vanuit de sector recreatie en toerisme. Daarnaast is met name het aantrekkelijke landschap van de stadsregio met haar steden en dorpen een belangrijk aanknopingspunt. Concrete investering is de ontwikkeling van Park Lingezen. Ter compensatie van de druk en behoud van de leefbaarheid wordt dit park gerealiseerd in het economisch kerngebied.

Health

Health is een krachtig en volwassen cluster in de stadsregio. Waar de overige clusters zich hoofdzakelijk richten op het (boven)regionale schaalniveau is health kansrijk op nationaal niveau. De 'gezonde mens' (health) staat centraal.

Health Valley

Health Valley speelt een belangrijke rol in het cluster health. Zij beoogt door versterking van onderlinge samenwerking de innovatieve spin-off te vergroten. Health Valley zorgt ervoor dat de contacten tussen kennisinstellingen en bedrijfsleven nog sterker worden. Door kennisoverdracht en uitwisseling van expertise binnen een inspirerend netwerk, worden innovatieve projecten in gang te zetten. Gezien het high tech karakter van de medische technologie worden de innovatiemogelijkheden sterk gedreven door technologie. Door een

concentratie van medische bedrijven rond de universiteit van Nijmegen kan makkelijk worden ingespeeld op de kennis en vaardigheden die wetenschappers en ondernemers elkaar onderling te bieden hebben.

Red Medtech Highway

Health Valley heeft gekozen voor een sterkere koppeling tussen het domein health enerzijds en het domein technologie anderzijds. Deze koppeling is al sterk aanwezig tussen Enschede en Nijmegen en kan versterkt worden door deze door te trekken naar Groningen, en via Oss naar Eindhoven. Deze verbindingsas bundelt alle noodzakelijke kennis, kunde en ondernemingskracht die nodig zijn om in de health sector schaa sprongen te maken in innovatie en nieuwe bedrijvigheid.

Mode en Vormgeving

Binnen de stadsregio wonen en werken in met name Arnhem en Nijmegen veel creatieve mensen, zoals kunstenaars en mensen met een vrij beroep. Ze houden zich bijvoorbeeld bezig met het uitgeven van boeken, ontwerpen van mode, de ontwikkeling van software, reclame, grafisch ontwerp en vormgeving, muziek en podiumkunsten. In Arnhem hoort een kwart van de beroepsbevolking bij de creatieve 'industrie', in Nijmegen zelfs een derde. In Nederland telt alleen de stad Utrecht meer creatieve beroepsbeoefenaars. Potentiële broedplaatsen aan de rand van de binnensteden zijn met name oude bedrijventerreinen. In Nijmegen is dat bijvoorbeeld Koers West en in Arnhem het Oostelijk Centrumgebied. Ook de historische wijk Klarendal in Arnhem is populair, vooral bij modeontwerpers. Daarnaast telt de regio talloze bedrijfsverzamelgebouwen met een prettig klimaat voor jonge ondernemers. De gemeentes binnen de regio stimuleren de ontwikkeling van dit soort bedrijvigheid.

Op de ArtEZ Hogeschool voor de Kunsten en de mode-academie krijgen getalenteerde studenten alle mogelijkheden zich ten volle te ontwikkelen. Met name de mode-academie is erg bekend en behoort tot de beste mode-opleidingen van Europa. Hiermee is het een zeer belangrijke economische sector voor de stadsregio en een van de kansrijke clusters die zich verder zal ontwikkelen. Een geestverwant is de opleiding Product Design van ArtEZ. Die leidt op tot ontwerper van gebruiksvoorwerpen voor het lichaam (accessoires, sieraden, brillen en schoenen), voor het interieur (meubels, verlichting, eet- en keukengerei), voor het exterieur (kiosken, bewegwijzeringsystemen) en voor recreatie (objecten voor sport en spel).

Halfgeleiders

De regio Arnhem Nijmegen telt veel halfgeleidersbedrijven. De bedrijven zijn geclusterd in een netwerk dat geheel Oost-Nederland bestrijkt. Dit is het Business Cluster Semiconductors (BCS). Business Cluster Semiconductors Oost-Nederland is een regionaal netwerk van innovatieve bedrijven die actief zijn in de gehele waardeketen van ontwikkeling, productie en toepassing van geavanceerde chips, MST's, sensoren en draadloze systemen.

Met 4.500 werknemers is chipfabriek NXP het grootste industriële bedrijf in de stadsregio op het gebied van halfgeleiders. NXP was de grondlegger van het ambitieuze project 52 Degrees. 52 Degrees vormt het belangrijkste centrum van innovatie en technologie op het gebied van halfgeleiders. Het zetelt in een markant gebouw van achttien verdiepingen aan de rand van bedrijventerrein Novio-techcampus.

In de toren bevinden zich kantoren en onderzoeksruimtes. In de komende jaren wordt 52 Degrees uitgebreid met meer kennisintensieve bedrijvigheid. Maar ook met vrijetijdsvoorzieningen voor buurtbewoners, woningbouw en een treinstation.

5.4 Aantrekkelijk opleidingsaanbod en werkgelegenheid

Kennis is dé productiefactor van de 21e eeuw. Kenniswerkers zijn essentieel voor de verdere economische ontwikkeling, maar worden door demografische ontwikkelingen schaarser. Om de concurrentiekracht van de regio op peil kunnen houden, is het zaak om de juiste voorwaarden te scheppen voor een hoogwaardige in- en uitstroom van studenten, het vasthouden van pas afgestudeerden en voor een aantrekkelijke arbeidsmarkt. Speciale aandacht wordt in dit verband gevraagd voor de richtingen bèta en techniek die sterk bepalend zijn voor de regionale innovatiekracht. Door samen te werken met de drie O's (overheid, onderwijs, ondernemers) wil de stadsregio zorgen voor een concurrerende arbeidsmarkt, vooral waar het gaat om kenniswerkers, zodat ondernemers voor de regio blijven kiezen, dan wel door de kwaliteiten van de regio worden aangetrokken.

5.5 Ruimte voor bedrijven

Om de concurrentiekracht van de stadsregio op peil te houden zijn goede werklocaties en ruimte voor bedrijven en detailhandel onontbeerlijk. Het versterken van werklocaties en het uitvoeren van een innovatieve bedrijventerreinenstrategie zijn daarom essentieel onderdeel van het Uitvoeringsprogramma Economische Agenda.

Regionale Programma's Bedrijventerreinen

Ruimte voor bedrijven komt concreet tot uiting in de drie Regionale Programma's Bedrijventerreinen (RPB's). Hierin wordt voor de 3 subregio's (A73 zone, A12 zone en A15 zone) ingezet op afstemming vraag en aanbod, zowel kwantitatief als kwalitatief, toepassing SER ladder, stimulering herstructurering.

Afstemmen van vraag en aanbod

De stadsregio legt de focus op het optimaal benutten van het bestaand aanbod aan bedrijventerreinen/kantorenlocaties alvorens te kiezen voor nieuwe uitbreiding. De markt voor bedrijfsruimte en kantoren is bovendien sterkt verschoven van een uitbreidingsmarkt naar een vervangingsmarkt. De RPB's geven inzicht in de ontwikkeling van vraag en aanbod ten aanzien van bedrijventerrein in de stadsregio. Uit een confrontatie van vraag en aanbod blijkt dat voor de periode 2009-2015 het geplande aanbod groter is dan de raming¹². Het afstemmen van vraag en aanbod en het voorkomen van overaanbod is daarmee tevens een belangrijke prioriteit. Er wordt sterk ingezet op zorgvuldig ruimtegebruik en kwaliteit van bedrijventerreinen. Voor zorgvuldig ruimtegebruik wordt eerst ingezet op herstructurering en inbreiding, en alleen waar nodig uitbreiding.

Thematische bedrijventerreinen

De stadsregio ziet kansen voor thematische bedrijventerreinen. Hierbij is de ruimtelijke combinatie van aan elkaar gelieerde bedrijven in dezelfde of elkaar aanvullende sector het uitgangspunt. Voor onder meer de clusters EMT en health kan dit bijzonder kansrijk zijn aangezien bundeling en uitwisseling van kennis en innovatie hierin van groot belang is. Kracht is dat deze bedrijven door hun nabijheid met elkaar makkelijker meerwaarde kunnen creëren. Zij vormen een economisch cluster eventueel ook in nauwe samenwerking met de universiteit of

¹² Stadsregio Arnhem Nijmegen Arnhem Nijmegen, EPO, 18 juni 2009

hogescholen. Een bijkomend voordeel is dat de pendel tussen deze bedrijven beperkt wordt.

Enkele voorbeelden van reeds bestaande thematische bedrijventerreinen zijn Noviotech Campus en Mercator Science Park in Nijmegen, Duurzaam Roelofshoeve in Duiven en Kleefse Waard/Koningspleij Noord en Arnhems Buiten in Arnhem. Deze verschillende locaties hebben elk hun eigen specialisme. De Noviotech Campus is een ultramodern bedrijventerrein met een campus-achtige sfeer en gespecialiseerd in semiconductors, chips en medische technologie. Het Mercator Science Park ligt op de campus van de Radboud Universiteit. Hier vinden vooral bèta's een kennisrijke voedingsbodem voor onderzoek en ondernemerschap. Het bedrijventerrein Kleefse Waard biedt vooral ruimte aan innovatieve proces- en productietechnologieën in de energie- en milieusector en Arnhems Buiten richt zich met name op ondernemers in de energie- en milieutechnologie.

Binnensteden Arnhem en Nijmegen als imagodragers

Arnhem en Nijmegen zijn de dragers bij het vermarkten van de economische kracht van de stadsregio. Zij zijn de economische motoren. Bijna 60 procent van alle arbeidsplaatsen in de regio zijn geconcentreerd in deze steden. Daarnaast hebben zij de grootste bekendheid en meeste uitstraling naar buiten toe. Om haar marktpositie te handhaven binnen deze veranderende context blijft de stadsregio inzetten op een versterking van de binnensteden van Arnhem en Nijmegen als belangrijkste winkelgebieden en imagodragers van de regio. Het is noodzakelijk dat er nog actiever wordt ingezet op versterking van het aanbod (o.a. inpassen grootschalige winkels en aanvullende functies (bv. leisure) en van de kwaliteit van de centra structuur, uitstraling, bereikbaarheid).

Versterking van overige centra

Vanwege de actieve bijdrage aan de basiseconomie of een van de economische clusters, zoals het middengebied (glastuinbouw), gebieden langs snelwegen A12 en A73/A326 (logistiek en distributie), bieden de centra van Elst, Wijchen, Zevenaar kansen voor versterking. Bovendien hebben deze centra een streekverzorgende functie en is er in deze gebieden sprake van beperkte bevolkingsgroei. Hetzelfde geldt voor de stadsdeelcentra Kronenburg, Presikhaaf en Dukenburg, vanwege de bevolkingsgroei en uitstraling.

Daarnaast zijn er kansen voor ontwikkeling in Schuytgraaf en Nijmegen Noord. Gebieden waar vanwege bevolkingsgroei vraag te verwachten is. In de kleinere centra, met name in gebieden waar een (beperkte) krimp of stabilisatie van de bevolking te verwachten is, zijn vooral kwaliteitsverbetering en toeristische koppeling kansrijk.

Ontwikkeling nieuwe centra

Tot slot zijn in de Stadsregio Arnhem Nijmegen afspraken gemaakt voor realisatie van bovenlokale winkel- en vrijetijdsvoorzieningen. Hiervoor zijn eerder twee locaties aangewezen: Gelredome/Centrum-Zuid in Arnhem en Ressen in Nijmegen. Aamse Poort in Elst wordt momenteel ontwikkeld voor het thema 'tuin en buitenleven'.

5.6 Goede bereikbaarheid

Alleen als de stadsregio intern en extern per weg en openbaar vervoer goed bereikbaar blijft, blijft zij aantrekkelijk. Investerings in wegen en openbaar vervoersverbindingen zijn dan ook cruciaal de komende jaren. Enkele daarvan zijn het doortrekken van de A15 en het realiseren van een HOV-netwerk en snelfietsroutes.



5.7 Regiomarketing

De Stadsregio Arnhem Nijmegen is trots op haar economische kwaliteiten. Deze trots draagt de stadsregio ook uit om ondernemers te verleiden zich te vestigen in de stadsregio of diensten en producten onder te brengen in de stadsregio. De stadsregio doet dit onder de noemer 'Cool Region'. Bij het vermarkten van de kwaliteiten van de stadsregio richt de centrale boodschap zich op het complete karakter van de stadsregio, de strategische ligging in Noordwest Europa, voor iedere werkgever en werknemer wat wils, gecombineerd met een goede bereikbaarheid. Het doel is om 'smoel' te geven aan de regio en een zichtbaar en aantrekkelijk imago voor buitenstaanders te creëren. Cool Region komt niet in de plaats van bestaande citymarketing, maar vormt een aanvulling op wat er al is. Door het nieuwe merk met gevestigde namen te combineren (co-branding) worden méér klanten getrokken.

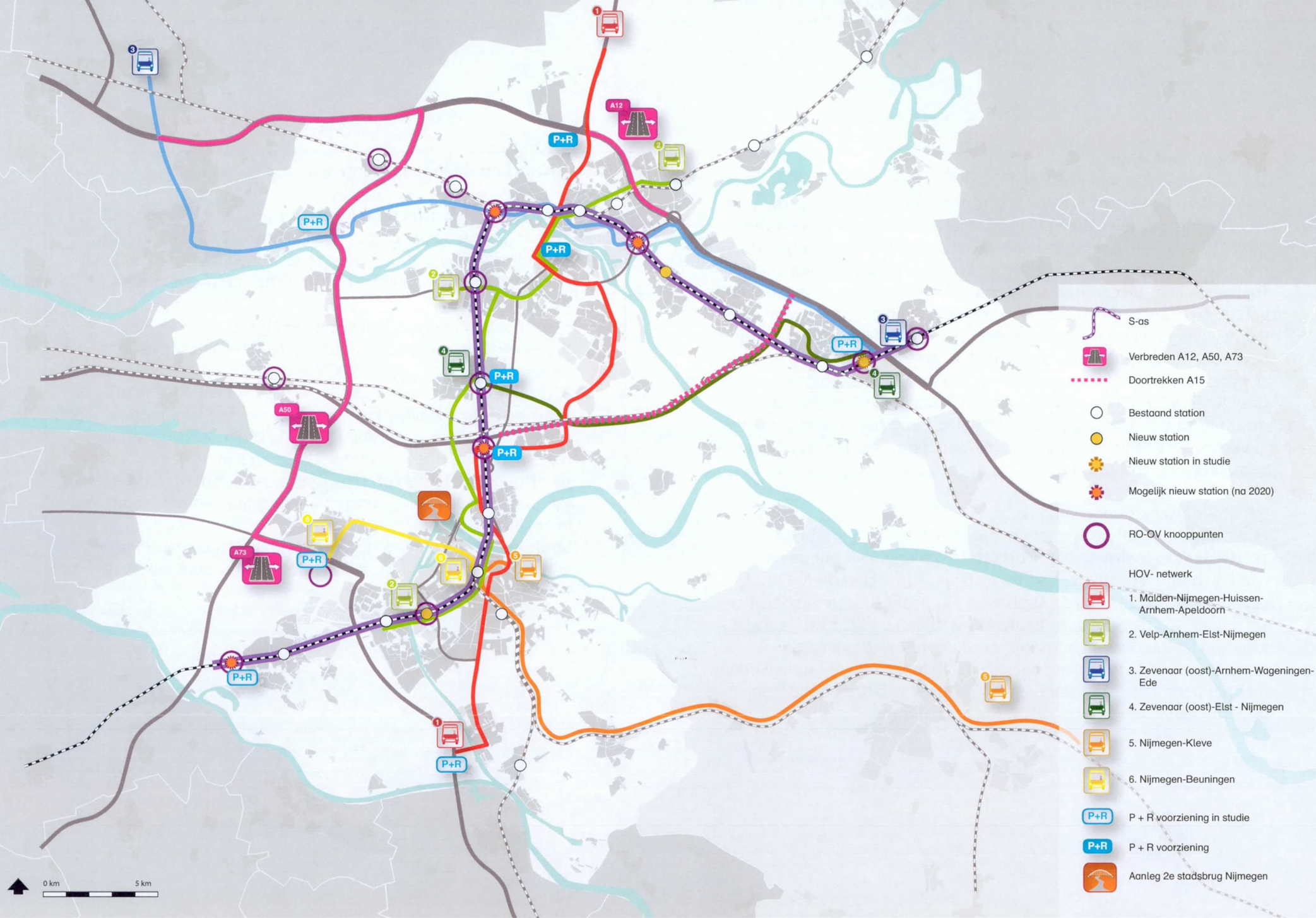
5.8 Strategische samenwerking

Naast alle inhoudelijke keuzes voor verschillende economische clusters zet de stadsregio ook stevig in op samenwerking. Het bundelen van krachten en de economische clusters biedt veel kansen. Om de economische positie van de stadsregio nationaal en internationaal te versterken is strategische samenwerking tussen partijen van cruciaal belang. Het gaat hierbij om samenwerking tussen gemeenten onderling, met de provincie, het Rijk maar zeker ook de samenwerking met het bedrijfsleven (instanties als de Kamer van Koophandel en ondernemersverenigingen), Oost NV en kennisinstellingen.

Strategische beleidsuitgangspunten

1. De stadsregio faciliteert en investeert – in verschillende mate, al naar gelang de behoefte – in vijf kansrijke clusters (health, halfgeleiders, EMT, mode & vormgeving en toerisme), waarbij één sterke basis(economie) (o.a. logistiek en detailhandel) essentieel is.
2. Ruimte voor bedrijven komt concreet tot uiting in de drie Regionale Programma's Bedrijventerreinen (RPB's). Hierin wordt voor de 3 subregio's (A73 zone, A12 zone en A15 zone) ingezet op afstemming vraag en aanbod, zowel kwantitatief als kwalitatief, toepassing SER ladder, stimulering herstructurering.
3. Aandacht voor vestigingsklimaat in de brede zin, waaronder regiomarketing oftewel 'smoel' te geven aan de regio maar ook de afstemming tussen onderwijs en arbeidsmarkt (zorgdragen voor voldoende kenniswerkers) en kwaliteit van het woon- en leefmilieu.
4. Strategische samenwerking bundelt krachten en verbindt kennisclusters. De stadsregio zet stevig in op samenwerking tussen diverse partijen.

Mobiliteit Stadsregio Arnhem Nijmegen



6. Beleidskader Mobiliteit

6.1 Ambitie

De Stadsregio Arnhem Nijmegen streeft naar een zo goed mogelijke aansluiting tussen ruimtelijke ontwikkelingen en de verdere ontwikkeling van het mobiliteitssysteem (de verschillende infrastructuurnetwerken en de knooppunten die deze netwerken verbinden). Een evenwichtig mobiliteitssysteem versterkt de aantrekkelijkheid en de concurrentiekracht van de stadsregio. De stadsregio benadert mobiliteit, net als economie en wonen, vanuit de vrager. Dit betekent concreet dat deze wordt afgestemd op de woon- en werkmilieus in de stadsregio. Hierbij kijkt de stadsregio naar kwantiteit (de omvang van de vraag) maar vooral ook naar kwaliteit: de wens voor een betrouwbare bereikbaarheid. Daarvoor is een integrale benadering van nieuwe ontwikkelingen, met name ten aanzien van wonen en economie, essentieel.

Om dit te realiseren wil de stadsregio met name investeren in OV-infrastructuur, wegen en snelfietsroutes. Dit gebeurt volgens het principe van bundelen en verknopen. De belangrijkste projecten zijn in dit kader: het doortrekken van de A15 als cruciale verbinding voor de bereikbaarheid en economische ontwikkeling van de regio, het realiseren van het programma Stadsregiorail, de ontwikkeling van een regionaal HOV-netwerk, het stimuleren van het gebruik van de fiets en het toepassen van mobiliteitsmanagement. Verschillende knooppunten op de S-as dragen bij aan (verdere) verknoping van mobiliteit met ruimtelijke functies zoals woon- en werklocaties.

Vanuit de stadsregio zijn Utrecht, Eindhoven en Zwolle binnen een uur te bereiken. Zowel via het spoor als via de snelwegen A12, A50, A73 en A15. Via Arnhem vertrekken daarnaast vele (goederen)treinen naar Duitsland en veel Nederlanders ontdekken vliegveld Weeze als alternatief voor Schiphol.

In de nieuwe Regionale Nota Mobiliteit (die samen met deze visie verschijnt) wordt onderscheid gemaakt tussen drie soorten verbindingen die zich elk op een ander schaalniveau bevinden. Het gaat om interne verbindingen, interregionale verbindingen en internationale verbindingen.

Interne verbindingen

Interne verbindingen zijn de verbindingen binnen de stadsregio. Deze zijn cruciaal voor de interne bereikbaarheid en vormen als het ware de aders en het weefsel van de stadsregio. De kwaliteit van deze verbindingen is randvoorwaardelijk voor een evenwichtige verstedelijking. Tot de interne verbindingen wordt ook de stedelijke bereikbaarheid van de steden Arnhem en Nijmegen gerekend. Gezamenlijk vormen de A325, de A12, de A50, de A73, de Pleyroute, de stadsbrug (na 2013 de tweede stadsbrug) en de singels en de Graafseweg in Nijmegen - de zogenaamde Regio Ring: hét verbindende regionale wegennet. Om de robuustheid van het netwerk te vergroten vormt de A15 van Ressen naar Zevenaar dé ontbrekende schakel in het autonetwerk van de stadsregio.

Interregionale verbindingen

De tweede categorie zijn de verbindingen tussen de stadsregio en de andere economische kerngebieden, zoals de Randstad, Brabantstad, Food Valley (Wageningen e.o.) en Twente. Deze interregionale verbindingen worden steeds belangrijker. Uit analyses blijkt dat dit aandeel van het verkeer relatief het sterkst groeit. Deze groei volgt de vergroting van het aantal kilometers dat forensen dagelijks bereid zijn af te leggen. De regio wordt als het ware groter. In de concurrentie tussen de regio's is de kwaliteit van de slagaders essentieel. Regio's met een matige of slechte bereikbaarheid zijn economisch minder aantrekkelijk als vestigingsplaats voor bedrijven en zijn ook minder aantrekkelijk voor woningzoekenden die over een ruime actieradius willen beschikken.

Onder de interregionale verbindingen vallen ook de verbindingen binnen de Euregio, met name de verbindingen met Kleef, Emmerich en luchthaven Weeze.

Internationale verbindingen

De derde categorie zijn de internationale verbindingen. De stadsregio richt zich steeds meer op het Duitse 'achterland' en om de economische potentie van de stadsregio optimaal te benutten is het van groot belang om de verbindingen met het Ruhrgebied/Nordrhein-Westfalen te verbeteren.

Investerings op de lange en korte termijn

Voor de korte termijn (tot 2015) staan vooral de vergroting van de capaciteit en verbetering van de doorstroming centraal. Dat geldt zowel voor het wegverkeer (incl. goederenvervoer), het openbaar vervoer als de fiets. Tegelijkertijd zorgt de stadsregio voor goede alternatieven en voor op maat gesneden reisadvies. Door middel van mobiliteitsmanagement wordt tevens ingespeeld op de bevordering van het 'nieuwe werken'.

Voor de middellange termijn richt de stadsregio zich vooral op het aanleggen van nieuwe verbindingen (A15, HOV-netwerk, Stadsregiorail), het verbeteren van bestaande verbindingen en daarnaast op het verbeteren van de aansluitingen tussen de verschillende systemen. Zo ontstaat er een optimale kwaliteit, niet alleen voor de verschillende modaliteiten maar ook in de overstap tussen modaliteiten.

Voor de lange termijn is de ambitie om een robuust mobiliteitssysteem te creëren. Dit is een systeem waarin alle modaliteiten sterk en op orde zijn en er bij verstoringen op belangrijke locaties (bijvoorbeeld de toegangspoorten tot de stad) overgestapt kan worden op andere modaliteiten. Vervoerkundige overstappunten op de S-as hebben zich

bovendien ontwikkeld tot ruimtelijke knooppunten met meerdere functies.

6.3 De opgave

De mobiliteit in de regio is in de afgelopen 10 jaar met 25 procent gegroeid en die groei zal flink doorzetten tot 2020. Na een kleine dip als gevolg van de economische crisis, neemt de mobiliteitsgroei weer toe en benadert deze naar verwachting weer het oude niveau van voor de financiële crisis. Omdat investeringen en maatregelen die in de afgelopen jaren zijn genomen pas na verloop van tijd leiden tot daadwerkelijke verbeteringen in het mobiliteitssysteem blijft de stadsregio de komende jaren kampen met bereikbaarheidsproblemen. Feitelijk loopt de kwaliteit van zowel de regionale als de interregionale verbindingen nog een fase achter op de ontwikkelingen.

Met name de stedelijke bereikbaarheid van Arnhem en Nijmegen blijft problematisch. De meeste verplaatsingen blijven binnen de regio. Opvallend is de hoge groei van en naar het gebied tussen de rivieren; hier is de auto dominant.

Niet alleen de regionale verplaatsingen (verplaatsingen binnen de stadsregiogrenzen) nemen toe (19 procent tot 2020), vooral ook bovenregionale verplaatsingen groeien (met 22 procent in dezelfde periode). Dat wijst op een toenemend belang van de interregionale verbindingen.

De groei van bovenregionale verplaatsingen volgt de ontwikkeling van de arbeidsmarkt en woningmarkt. Met name hoger opgeleiden verplaatsen zich over grotere afstanden, gefaciliteerd door de verbetering van de bereikbaarheid. Ook in de periode tussen 2020 en 2028 zal zich naar alle waarschijnlijkheid nog een groei van de mobiliteit voordoen. In welke mate dit ook leidt tot een verdere toename van de bereikbaarheidsproblematiek is nog een vraag. In 2020 zullen de

grootste verbeteringen aan zowel het OV als de weg gerealiseerd zijn. Daarnaast is het nog onzeker welke effecten sociaal-culturele ontwikkelingen op het mobiliteitsgedrag hebben. Denk aan het nieuwe werken, vergrijzing van de bevolking en de 'vergroening' van het gedrag van consumenten en automobilisten.

Door de capaciteitsuitbreiding op het hoofdwegenet stroomt het verkeer op deze wegen beter door. Dit leidt tot een grotere druk op de toegang tot de steden. Afhankelijk van de snelheid en intensiteit van de maatregelen gericht op de verbetering van de stedelijke bereikbaarheid kan de groei van het aantal verplaatsingen ertoe leiden dat de toegang tot de stad (de poorten van de steden) verslechtert. Bovendien neemt de kwetsbaarheid bij incidenten toe.

6.4 Verbinden woon- en werkmilieus met mobiliteit

De verbindingsopgave is pluriform: de gewenste aantallen woningen, de locaties en het woningsegment zijn variabelen. Door de opgave voor woonmilieus te koppelen aan de bestaande en nieuw te ontwikkelen werkgebieden wordt een beeld opgebouwd van de mobiliteitseffecten ten gevolge van de verstedelijking binnen de stadsregio. De balans tussen wonen, werken en mobiliteit moet een redelijke mate van toekomstvastheid hebben. Dat betekent dat het infrastructuurnetwerk zich dient 'mee' te ontwikkelen met de ruimtelijke ontwikkelingen. Ruimtelijke ontwikkelingen die leiden tot vergroting van al aanwezige mobiliteitsknelpunten en/of verslechtering van de regionale bereikbaarheid zijn in principe ongewenst. Verdere ruimtelijke ontwikkeling is alleen mogelijk bij een gelijktijdige verbetering van de bereikbaarheid (dan wel het minimaal handhaven van het bestaande bereikbaarheidsniveau). Plannen met betrekking tot ruimtelijke ontwikkeling veronderstellen daarom verbeteringen in weg-, OV- en fietsinfrastructuur. Wanneer de verbeteringen achterblijven betekent dit dat de stadsregio prioriteiten moet gaan stellen. Bestaande knelpunten

en gebieden in de stadsregio die zeker groeien (bijvoorbeeld het economisch kerngebied) krijgen voorrang bij bijvoorbeeld de aanleg van HOV of P+R-terreinen.

6.5 Beleidskeuzes

Om te komen tot een samenhangend en robuust systeem zijn de leidende principes: bundelen en verknopen. Verknopen om reizigers meer mogelijkheden te geven om voor optimale (combinaties van) vervoerswijzen te kiezen. Bundelen zodat het systeem bestaat uit sterke modaliteiten die stuk voor stuk genoeg capaciteit hebben, zodat ze blijven functioneren ook bij incidenten en onderhoudswerkzaamheden.

Bundelen van vervoersstromen

Prioriteit ligt bij het faciliteren van de grote regionale vervoersstromen. Dit zijn vooral de stromen die goed zijn te bundelen op de regionale corridor en op de radialen. Dit zijn projecten op de Regio Ring tussen de A50, de A73, de tweede stadsbrug Nijmegen, de A325, de Pleyroute en de A12. Het regionaal openbaar vervoer (Stadsregiorail) vervult een belangrijke functie binnen deze regionale corridor. Inzetten op een goed (hoogwaardig) openbaar vervoernet en de exploitatie daarvan is dan hoofdzaak. Dit betekent een keuze voor een netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer vooral gericht op de grote reizigerstromen. De stadsregio richt zich op de projecten die de doorstroming op het regionale wegennet verbeteren om daarmee de Regio Ring beter haar functie te laten vervullen. De ontwikkeling en aanpassing van de zwakke schakels in het netwerk wordt ondersteund, maar zal vooral door samenwerking met de eigenlijke wegbeheerders worden vormgegeven.

Verknopen op de S-as

Het principe van bundelen betekent geen expliciete keuze voor investeren in één van de drie modaliteiten, maar juist het verknopen

hiervan en het vinden van balans in effectieve investeringen.

Dit houdt in dat de afzonderlijke modaliteiten (openbaar vervoer, weg, fiets en vaarwegen) ieder voldoende kwaliteit en capaciteit krijgen om de verwachte vervoersgroei op te kunnen vangen. Daarbij moeten er dusdanige overstappunten van voldoende kwaliteit komen (met name op de S-as) om reizigers in staat te stellen makkelijk over te stappen tijdens hun reis. De meerwaarde van het hoogwaardig openbaar vervoerssysteem moet verder worden benut. Met name rondom de vervoerknoopen op de S-as is nog capaciteit om de groei op te vangen. De vervoerkundige meerwaarde komt tot stand door afstemming op en verknoping met andere netwerken: auto, fiets en bus/trein. De stadsregio legt het accent bij het vergemakkelijken van de overstap van bus op trein, maar ook van fiets en auto naar openbaar vervoer (P+R en fietsenstallingen). Enerzijds door het verbeteren van de overstap op de knooppunten en anderzijds door de serviceconcepten en het afstemmen van de verschillende openbaar vervoerexploitaties.

De verbetering van de overstappunten is belangrijk in de regionale corridor, de radialen en in de landelijke gebieden (fiets en auto). De stadsregio voert een actief beleid om aantrekkelijke alternatieven voor het autogebruik aan te bieden, met name op de drukke verkeersassen (Arnhem-Nijmegen en Zevenaar-Arnhem). Ook het regionale fietsnetwerk dient op orde te zijn en dit netwerk dient te worden verknoopt met een regionaal netwerk.

6.6 Verbetering van bereikbaarheid, maar niet vrij van knelpunten

Er is helaas niet aan te ontkomen dat bepaalde delen van het openbaar vervoer- en wegennet in de spitsen blijvend met stagnatie te kampen hebben. Ondanks alle geplande investeringen betekent dit dat bepaalde gebiedsdelen binnen de stadregio ook na 2020 minder goed bereikbaar zijn. De onlangs verschenen Nationale Markt en Capaciteits Analyse

(NMCA) geeft aan dat na 2020 vooral op de verbindingen met Brabantstad (A50, spoorbrug Ravenstein) en de Randstad (via de A12) opnieuw bereikbaarheidsproblemen zullen ontstaan.

Onderkend moet worden dat er grenzen zijn aan de investeringsprogramma's in mobiliteit. Deze grenzen liggen in beleidsafwegingen, rekening houdend met beperkt draagvlak, beschikbare middelen en budgettering en met fysieke en lokale beperkingen.

Infrastructurele optimalisaties

Desondanks kan in gevallen waarin de bereikbaarheid in gevaar dreigt te komen, onderzocht worden of met relatief eenvoudige infrastructurele ingrepen een adequate oplossing geboden kan worden. Te denken valt aan optimalisaties van kruispunten en/of aansluitingen of verbreding van een lokaal wegvak. Voor het openbaar vervoer kan gedacht worden aan het creëren van een nieuwe halte of het (marginaal) wijzigen van de routing van een buslijn. Deze kleine maatregelen kunnen in sommige gevallen uitkomst bieden, maar desondanks zullen er delen blijven die in de spits een knelpunt blijven.

6.7 Samenhangend maatregelenpakket

Het maatregelenpakket dat past bij de ambities van bundelen en verknopen legt de focus op OV, fiets, benutten en mobiliteitsmanagement.

Openbaar Vervoer

Op het gebied van OV wordt er de komende jaren, conform de reeds ingezette beleidslijn, gewerkt aan: (1) ontwikkeling van geprioriteerde knooppunten (P+R en transferia), (2) het voortzetten en verder uitbouwen van het marketingconcept Breng, (3) de realisering van Stadsregiorail, (4) het uitbouwen en completeren van het zogenaamde

HOV-netwerk en (5) schoner en toegankelijker openbaar vervoer. Daarnaast krijgt ook (6) de (inter)nationale bereikbaarheid per OV volop aandacht met ondermeer de uitwerking van het programma Hoogfrequent Spoor.

Fiets

De stadsregio investeert de komende jaren fors in de realisatie van snelfietsroutes en in stallingscapaciteit op knooppunten. De ambitie is hierbij het gebruik van de fiets op korte afstanden ten opzichte van de auto te stimuleren. Door de opkomst van de elektrische fiets zal de fietsafstand in de komende periode groter worden. De stadsregio richt haar aanpak op drie speerpunten: (1) Het ontwikkelen van een regionaal netwerk van 3 snelfietsroutes voor woon- werkverkeer, (2) Het versterken van ketenmobiliteit door het uitbreiden van stallingscapaciteit op de belangrijkste knooppunten en (3) Het stimuleren en faciliteren van werknemers en werkgevers in de keuze voor de fiets.

Benutten

Op het gebied van benutten maakt de stadsregio zich sterk voor een nieuw pakket maatregelen die bijdragen aan een nog optimalere benutting van de netwerken. Maatregelen die wat de stadsregio betreft worden ingezet zijn het actualiseren van (gezamenlijke) regelstrategieën, het verbeteren van de aansluitingen tussen rijks-, provinciale en lokale netwerken en het verder uitbouwen van de samenwerking binnen SLIM.

Bovendien wordt de potentie van ICT en reisinformatie nog beter benut. Een nieuwe generatie benuttingsmaatregelen wordt opgenomen in het nieuwe 'Groene boek' van SLIM (voorjaar 2011). Voorbeelden van nieuwe maatregelen zijn: kleine herinrichtingen (Palkerplein, knooppunt Neerbosch), informeren van weggebruikers middels DRIP's, het uitbreiden van tijdelijke P+R's en transferia en het optimaliseren van

VRI's. Daarnaast worden er tot ver in 2014 flankerende maatregelen uitgevoerd ter ondersteuning van de grote wegwerkzaamheden en het informeren van weggebruikers.

Mobiliteitsmanagement

Door het intensiveren van de bestaande initiatieven zoals het Offensief Bereikbaarheid kan het effect van Mobiliteitsmanagement verder worden uitgebouwd. De stadsregio streeft naar inbedding in een afgewogen benuttingskader. Een verdere reductie van het aantal autokilometers in de spits en optimale inzet van beschikbare middelen wordt daarbij nagestreefd door gebruik te maken van de ervaringen van het Nieuwe Werken. Het gaat hierbij niet alleen om het gebruik van andere vervoermiddelen, zoals het openbaar vervoer en de fiets, maar ook juist het slim gebruik maken van nieuwe technologieën, het toepassen van Het Nieuwe Werken, flexibele werktijden, parkeren, reisinformatie, virtueel vergaderen en andere ict oplossingen en de meer traditionele oplossingen zoals bijvoorbeeld autodelen. De stadsregio zet in op gedragsverandering van de mobilist en doet dit samen met werkgevers door in te zetten op kennisvergaring, kennisdeling en participatie. In dit proces is het cruciaal dat werkgevers randvoorwaarden scheppen. Het Offensief Bereikbaarheid neemt hierin een cruciale rol.

Doortrekking van de A15 cruciaal

Het doortrekken van de A15 naar de A12 is van cruciaal belang voor de bereikbaarheid en de economische ontwikkeling van de regio en voor Nederland als geheel. De doortrekking zorgt voor de noodzakelijk verbetering van de interne bereikbaarheid binnen de stadsregio. Het is daarmee een belangrijke schakel voor het functioneren van het economisch kerngebied en de Vinex-locaties.

Overige maatregelen

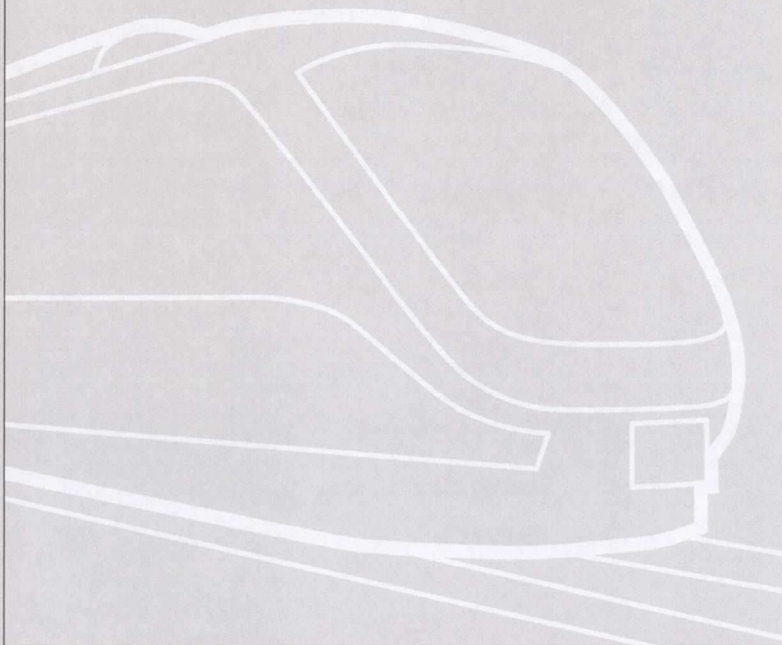
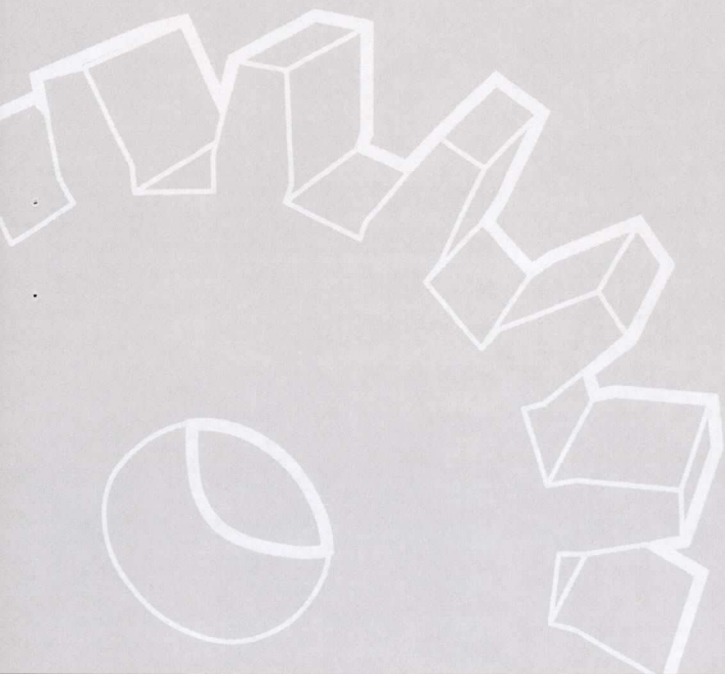
Ten opzichte van de 'oude' Regionale Nota Mobiliteit wil de MobiliteitsAanpak meer aandacht geven aan potentieel kansrijke en effectieve technologische maatregelen. De verwachting is dat binnen enkele jaren nieuwe technologieën als Value Added Services, In-car systemen e.d. zodanig beschikbaar zijn dat deze een effectieve bijdrage kunnen leveren aan een betere bereikbaarheid van de regio. Op het gebied van openbaar vervoer blijft de stadsregio direct investeren in actuele reisinformatiesystemen bij busstations en bushaltes.

De stadsregio zet zich in op de regionale afstemming van het parkeerbeleid. Daarnaast zal worden gestudeerd op het eventueel benutten van tolheffing voor de aanleg en inpassing van nieuwe infrastructuur.

Op het gebied van goederenvervoer, stedelijke distributie en binnenvaart heeft de stadsregio de ambitie om een modal shift te simuleren, onder meer door het realiseren van goed functionerende overslagpunten voor transport en logistiek en gerichte investeringen in het kader van het

Strategische beleidsuitgangspunten

- * Bundelen van vervoersstromen en verknopen op de S-as als uitgangspunt; voldoende capaciteit binnen de modaliteiten om groei op te vangen en goede aansluitingen tussen de modaliteiten.
- * De focus ligt op openbaar vervoer, fiets, benutten en mobiliteitsmanagement.
- * Doortrekken van de A15 heeft absolute prioriteit.
- * Het verder afstemmen van ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteitsprojecten en met name ruimtelijke ontwikkeling rond OV knooppunten stimuleren



Deel C: Uitvoering





7. Subregionale uitwerkingen

Subregionale afstemming in de regio vormt de sleutel om te komen tot een kwalitatief goed vraaggericht woningaanbod. In combinatie met goede monitoring valt er in de regio nog winst te halen als gemeenten meer samenwerken op het thema wonen om daarmee nieuwe kansen te creëren en knelpunten te voorkomen. In de subregio's moet ook de vertaling plaatsvinden van het 'anders denken' naar het 'anders doen'. Dit proces van meer onderlinge afstemming is reeds gestart en vormt de opmaat voor het proces voor de komende jaren, waarin verdieping, concretisering en samenwerking met andere partners centraal staan. De steden nemen in deze uitwerking een bijzondere positie in. Zij maken onderdeel uit van meerdere subregio's vanwege het feit dat de woningmarkten om de steden heen functioneren.

Dit deel laat de uitwerking zien die de subregio's hebben opgesteld en de afspraken die in dat kader zijn gemaakt. De wijze waarop zij met prognoses zoals WoON 2009 en Woonverkenning willen omgaan, de (indicatieve) afspraken over woningbouwaantallen en de wijze waarop zij in de toekomst met elkaar in gesprek gaan, komen hierin terug. Per subregio is een op zichzelf staand hoofdstuk opgenomen, zodat het makkelijk is om de subregionale afspraken binnen gemeenten te behandelen. De steden Arnhem en Nijmegen komen hierdoor in elke subregio terug.

In een korte inleiding komen per subregio enkele unieke kwaliteiten aan bod, waarna ingegaan wordt op de algemene-, en subregiospecifieke afspraken. Met een indicatief overzicht van plancapaciteit beschikken subregio over een ijkpunt; een nulmeting als uitgangspunt voor monitoring en subregionale afstemming. Cijfers over plancapaciteit alleen zeggen weinig, het verhaal er achter is minstens zo belangrijk. Dit is nodig om daadwerkelijk goede onderlinge kwalitatieve en kwantitatieve

woningbouwafspraken te kunnen maken. Een aantal subregio's heeft al een eerste aanzet gemaakt met het nader specificeren van de plancapaciteit en ontleneren daar een basis uit voor nadere subregionale afspraken. Andere subregio's werken nog aan de specificatie van het indicatieve woningbouwprogramma. Bovendien heeft een aantal gemeenten de programmering reeds voorzien van een toelichting.

Deze subregionale uitwerkingen en de (indicatieve) kwantitatieve afspraken vormen het beginpunt van een dynamisch proces. Het voorliggende stuk betreft een momentopname, waar gemeenten de komende tijd aan verder blijven werken, en is in dit stadium het maximaal haalbare. In de toekomst blijven gemeenten en stadsregio met elkaar in gesprek om de afspraken verder aan te scherpen.



8. Subregionale uitwerking Arnhem Noord

8.1 Subregionale kwaliteiten

De subregio Arnhem Noord bestaat naast Arnhem uit de gemeenten Renkum, Rheden en Rozendaal. De gemeenten maken onderdeel uit van een subregionale woningmarkt en hebben onderlinge migratiestromen. Samenwerking tussen de gemeenten Renkum, Rheden en Rozendaal met de gemeente Arnhem is van belang op het gebied van bereikbaarheid en wonen.

Arnhem is met ongeveer 145 duizend inwoners, verdeeld over zo'n 67 duizend woningen, de tweede stad van de stadsregio. Het groen in en om de stad en haar ligging aan de Rijn zijn bepalend voor de ruimtelijke kwaliteit van de stad. Arnhem kan vanwege haar goede weg- en spoorverbindingen gezien worden als een belangrijke ruimtelijke en economische schakel tussen Randstad en Ruhrgebied. Dat vertaalt zich een veelzijdig economisch profiel. Arnhem is een dienstestad en herbergt verschillende hoofdkantoren. Daarnaast heeft het zich ontpopt tot dé modestad van Nederland.

Rondom de stad Arnhem bieden de gemeenten Renkum, Rheden en Rozendaal een prettig woonklimaat voor ruim 77 duizend inwoners van de stadsregio. De ruimtelijke woonkwaliteit van de gemeenten is sterk

verbonden met de landschappelijke kwaliteiten. Een zeer aantrekkelijke ligging op de grens van bosrijk Veluwelandchap en rivierenlandschap van de Rijn. In combinatie met het hoogteverschil in landschap is dit een unieke eigenschap. De ligging nabij Arnhem met goede ontsluiting (zowel weg als spoor) naar de Randstad, Nijmegen en Duitsland is belangrijk.

8.2 Indicatief woningbouwprogramma

Met een indicatief overzicht van plancapaciteit beschikt de subregio over een ijkpunt; een nulmeting als uitgangspunt voor subregionale afstemming. Cijfers over plancapaciteit alleen zeggen weinig, het verhaal er achter is zeker net zo belangrijk. Subregio's hebben afgesproken om het indicatief overzicht nader te specificeren. Dit is nodig om daadwerkelijk goede onderlinge kwalitatieve en kwantitatieve woningbouwafspraken te kunnen maken.

De subregio's werken nog aan een nadere specificatie van de plancapaciteit. De gemeenten hebben geconstateerd dat de huidige woningbouwprogramma's onderling niet concurreren, enerzijds door het zeer beperkte bouwvolume en anderzijds door een geringe relatie tussen de onderlinge woningmarkten.

woningbouwprogramma	2010	2011-2014	2015-2020		2010-2020				Concurrerende categorieën				Beïnvloedbare plannen				Specificatie bruto plancapaciteit		
	Opgeleverde woningen	Bruto Plancapaciteit	Bruto Plancapaciteit		Bruto Plancapaciteit + oplevering	Sloop	Netto plancapaciteit		grondgebonden koopwoningen	koop appartementen	totaal		grondgebonden koopwoningen	koop appartementen	totaal		Plan capaciteit transformatie	Herstructurering	totaal
Subregio Arnhem Noord																			
Renkum	0	647	60		707	230	477												
Rheden	53	500	650		1203	450	753												
Rozendaal	0	40	20		60	0	60												
Totaal subregio	53	1187	730		1970	680	1290												
Arnhem	330	4424	6206		10960	1761	9199												

De gemeenten Renkum, Rheden en Rozendaal stemmen hun nieuwbouw- en herstructureringsinitiatieven af op hun bestaande woningvoorraad, waarbij het kwalitatieve aspect de boventoon voert. Gezien de (beperkte) ontwikkelingsmogelijkheden, wordt door Rheden, Renkum en Rozendaal vooral ingezet op het bouwen voor de lokale woningbehoefte.

De woningbouw van Arnhem is mede gebaseerd op de bestaande woningvoorraad en verwachte demografische ontwikkeling. Nieuwbouw is voor een groot deel voor vergroting van de differentiatie van de woningvoorraad en verbetering van de doorstroming. Deels vindt nieuwbouw plaats ter vervanging van bestaande voorraad door sloop in het kader van herstructurering.

Rheden

Het indicatieve woningbouwprogramma tot 2020 is nog onder voorbehoud van bestuurlijke besluitvorming, die in februari 2011 plaatsvindt. Rheden heeft reeds projecten gefaseerd. Op het eerste gezicht lijkt de bruto capaciteit misschien nog wat veel, maar de sloop, transformatie, herstructurering en zorgwoningen voor bijzondere doelgroepen in ogenschouw nemend, blijft er maar een beperkte capaciteit om te voorzien in de lokale behoefte.

Arnhem

Arnhem heeft de woningbouwproductie het afgelopen jaar ingrijpend gefaseerd. Arnhem heeft ongeveer 13 duizend woningen in de pijplijn. Oorspronkelijk zou hiervan ongeveer 90 procent voor 2015 worden opgeleverd. Begin 2010 is de ontwikkeling van een aantal projecten door de gemeente voor onbepaalde tijd in de wacht gezet (ongeveer 1.900 woningen). Ook bij andere projecten (deels van derden) is een deel van de woningproductie doorgeschoven na 2015, waaronder een deel van omvangrijke projecten als Schuytgraaf en Presikhaaf. Daarbij is al

rekening gehouden met een tijdelijke stagnatie van de woningproductie als gevolg van de huidige economische crisis.

In Arnhem is sprake van een overprogrammering van ongeveer 30 procent. Verwacht wordt dat er op basis van ervaring tot en met 2019 ongeveer 8.500 woningen daadwerkelijk zullen worden opgeleverd, gemiddeld 850 per jaar. Een deel van de woningbouw vindt plaats ter vervanging van gesloopte woningen (ongeveer 1.700-2.000 woningen).

In 2010 zijn 330 zelfstandige woningen opgeleverd en tevens nog 48 onzelfstandige woningen gerealiseerd. Het aandeel woningen voor bijzondere doelgroepen bedraagt 400, waarvan 280 woningen tot en met 2014 en 120 woningen in 2015-2019.

8.3 Procesafspraken

- * De gemeenten onderschrijven de kwalitatieve uitkomsten en kwantitatieve trends uit het WoON 2009 en de Woonverkenning. De subregio gebruikt regionale woononderzoeken om hiermee de gevoeligheid van eigen prognoses te bepalen en afspraken te maken over nieuwbouw, de ontwikkeling van de bestaande voorraad in relatie tot doelgroepen en woonmilieudifferentiatie.
- * De subregio ziet het belang van monitoring in. De stadsregio ontwikkelt samen met de subregio's en de provincie een passend regionaal monitoringssysteem dat inzicht geeft in de ontwikkeling van het woningaanbod en woningvraag. De monitoring gebruiken subregio's om ambities te spiegelen aan de ontwikkelingen en prognoses om te kunnen komen tot een vraaggericht woningaanbod. De stadsregio neemt het initiatief om te komen tot de regionale monitor. De subregio participeert hierin.

- * De subregio heeft twee keer per jaar een bestuurlijk afstemmingsoverleg over kwaliteit (woonmilieus/typologieën) en tempo rondom de woningbouwprogrammering. Hierbij zijn aantallen, doelgroepen, categorieën en fasering en monitoringsresultaten onderwerp van gesprek, waarbij met name de concurrerende woningbouwplannen de aandacht vragen. Daarnaast wordt er ook aandacht besteed aan 'best practices'; waarom zijn sommige projecten succesvol en andere minder? Nieuwe ontwikkelingen op de woningmarkt kunnen aanleiding geven voor het herijken/actualiseren van woningbouwprogramma's en gemaakte afspraken.



9. Subregionale uitwerking Liemers

9.1 Subregionale kwaliteiten

Naast Arnhem bestaat de subregio Liemers uit de zes gemeenten Montferland, Zevenaar, Duiven, Westervoort, Rijnwaarden en Doesburg met in totaal zo'n 130 duizend inwoners en zo'n 54 duizend woningen. Arnhem is met ongeveer 145 duizend inwoners, verdeeld over zo'n 67 duizend woningen, de tweede stad van de stadsregio.

Onderscheidende kwaliteiten voor de subregio zijn het landschap en de rijke historie van de subregio. Dat geldt voor de regio als geheel, maar in bijzondere mate voor Montferland. Een ander onderscheidend kenmerk voor de Liemers ten opzichte van andere subregio's betreft het dorps karakter met een aantal grote kernen met een hoog voorzieningenniveau. Haar ligging langs de A12 zorgt voor een goede bereikbaarheid van de Liemers met een groot aanbod aan werkgelegenheid. Daarnaast is de Liemers een relatief betaalbare regio, waarin men veel woning voor zijn geld krijgt. Dit alles maakt de Liemers tot een verleidelijke regio met een divers aanbod van woonmilieus voor de woonconsument.

Het groen in en om Arnhem en haar ligging aan de Rijn zijn bepalend voor de ruimtelijke kwaliteit van de stad. Arnhem kan vanwege haar goede weg- en spoorverbindingen gezien worden als een belangrijke ruimtelijke en economische schakel tussen Randstad en Ruhrgebied. Dat vertaalt zich een veelzijdig economisch profiel. Arnhem is een dienstestad en herbergt verschillende hoofdkantoren. Daarnaast heeft het zich ontpopt tot dé modestad van Nederland.

9.2 Trends

De subregio heeft gekeken naar prognoses en komt gezamenlijk tot een aantal constatering met betrekking tot bevolkingsontwikkeling, lokale behoefte en de bovenlokale vraag.

Bevolkingsontwikkeling

De subregio herkent zich in geschetste trends in prognoses (Woonverkenning stadsregio) van een lichte bevolkingsafname in combinatie met een groei van het aantal huishoudens en een toename van het aantal kleinere huishoudens. Een belangrijke oorzaak is de vergrijzing/verzilvering van de bevolking in de subregio. De subregio erkent de bouwopgave en de noodzaak om het woningtekort te verminderen.

Lokale behoefte

De subregio herkent de (toenemende) behoefte aan koopwoningen en duurdere huur in het gebied. De behoefte aan koopwoningen komt van starters, doorstromers en ouderen en richt zich op diverse prijsklassen. Onder ouderen ontstaat er steeds meer een specifieke vraag naar levensloopbestendige woningen in het duurdere huursegment (al dan niet in de appartementensfeer). Er bestaat een aanzienlijke behoefte aan dorps wonen in de breedte (van landelijk dorps tot centrum dorps), waarbij er ook een behoefte is aan kleinstedelijke woonmilieus. Binnen het woonmilieu dorps wonen, herkent de subregio nauwelijks uitwisselbaarheid tussen de dorpen (vooral ouderen).

Bovenlokale vraag

De subregio herkent een licht negatief migratiesaldo veroorzaakt door een afname van de leeftijdsgroep 30-64 jarigen. De bovenlokale vraag bestaat echter ook uit de leeftijdsgroep 30-64 jarigen met accent in de leeftijdsgroep 35-55 jarigen.

Met een indicatief overzicht van plancapaciteit beschikt de subregio over een ijkpunt; een nulmeting als uitgangspunt voor subregionale afstemming. Cijfers over plancapaciteit alleen zeggen weinig, het verhaal er achter is zeker net zo belangrijk. Subregio's hebben afgesproken om het indicatief overzicht nader te specificeren. Dit is nodig om daadwerkelijk goede onderlinge kwalitatieve en kwantitatieve woningbouwafspraken te kunnen maken.

De Liemerse gemeenten werken ook aan het beneden bijstellen van de ambitie. Exclusief Arnhem is het vigerende woningbouwprogramma voor de periode 2010-2020 circa 1.800 woningen (25 procent) naar beneden bijgesteld. Arnhem heeft voor onbepaalde tijd ook een aantal projecten in de wacht gezet (ongeveer 1.900 woningen).

De gemeenten in deze subregio hebben er voor gekozen om te starten met het nader specificeren van de bruto plancapaciteit met betrekking tot herstructurering en transformatie. Daaruit blijkt dat de Liemerse gemeenten, exclusief Arnhem, een herstructurerings- en transformatie opgave hebben van een kleine 50 procent van de totale bruto plancapaciteit. Deze plannen dragen bij aan het verbeteren van de woonkwaliteit van de huidige woningvoorraad. Onder transformatie worden inbreidingslocaties verstaan waarbij functies veranderen in het gebied van bijvoorbeeld bedrijfsgebouwen, kantoor in woningen. Inbreiding op bestaande groene ruimte in woonkernen valt hier niet onder. Herstructurering heeft betrekking op het verbeteren wijken door nieuwbouw.

[illegible]

Zevenaar

De gemeente zal een deel van het programma (600 woningen) faseren na 2020. Als de markt zich gunstig ontwikkelt wil de gemeente deze woningen alsnog in de periode 2010-2020 realiseren. De netto toevoeging is exclusief legalisatie van recreatiewoningen (circa 370). Hier zijn al eerder afspraken over gemaakt dat deze niet meetellen.

Arnhem

Arnhem heeft de woningbouwproductie het afgelopen jaar ingrijpend gefaseerd. Arnhem heeft ongeveer 13 duizend woningen in de pijplijn. Oorspronkelijk zou hiervan ongeveer 90 procent voor 2015 worden opgeleverd. Begin 2010 is de ontwikkeling van een aantal projecten door de gemeente voor onbepaalde tijd in de wacht gezet (ongeveer 1.900 woningen). Ook bij andere projecten (deels van derden) is een deel van de woningproductie doorgeschoven na 2015, waaronder een deel van omvangrijke projecten als Schuytgraaf en Presikhaaf. Daarbij is al rekening gehouden met een tijdelijke stagnatie van de woningproductie als gevolg van de huidige economische crisis.

In Arnhem is sprake van een overprogrammering van ongeveer 30 procent. Verwacht wordt dat er op basis van ervaring tot en met 2019 ongeveer 8.500 woningen daadwerkelijk zullen worden opgeleverd, gemiddeld 850 per jaar. Een deel van de woningbouw vindt plaats ter vervanging van gesloopte woningen (ongeveer 1.700-2.000 woningen).

In 2010 zijn 330 zelfstandige woningen opgeleverd en tevens nog 48 onzelfstandige woningen gerealiseerd. Het aandeel woningen voor bijzondere doelgroepen bedraagt 400, waarvan 280 woningen tot en met 2014 en 120 woningen in 2015-2019.

9.4 Procesafspraken

- * De gemeenten onderschrijven de kwalitatieve uitkomsten en kwantitatieve trends uit het WoON 2009 en de Woonverkenning. De subregio gebruikt regionale woononderzoeken om hiermee de gevoeligheid van eigen prognoses te bepalen en afspraken te maken over nieuwbouw, de ontwikkeling van de bestaande voorraad in relatie tot doelgroepen en woonmilieudifferentiatie.
- * De subregio ziet het belang van monitoring in. De stadsregio ontwikkelt samen met de subregio's en de provincie een passend regionaal monitoringssysteem dat inzicht geeft in de ontwikkeling van het woningaanbod en woningvraag. De monitoring gebruiken subregio's om ambities te spiegelen aan de ontwikkelingen en prognoses om te kunnen komen tot een vraaggericht woningaanbod. De stadsregio neemt het initiatief om te komen tot de regionale monitor. De subregio participeert hierin.
- * De subregio heeft twee keer per jaar een bestuurlijk afstemmingsoverleg over kwaliteit (woonmilieu/typologieën) en tempo rondom de woningbouwprogrammering. Hierbij zijn aantallen, doelgroepen, categorieën en fasering en monitoringsresultaten onderwerp van gesprek, waarbij met name de concurrerende woningbouwplannen de aandacht vragen. Daarnaast wordt er ook aandacht besteed aan 'best practices'; waarom zijn sommige projecten succesvol en andere minder? Nieuwe ontwikkelingen op de woningmarkt kunnen aanleiding geven voor het herijken/actualiseren van woningbouwprogramma's en gemaakte afspraken.



10. Subregionale uitwerking Middengebied

10.1 Subregionale kwaliteiten

De subregio Middengebied bestaat naast Arnhem en Nijmegen uit de twee gemeenten Overbetuwe en Lingewaard. Nijmegen is met zo'n 165 duizend inwoners de grootste gemeente en telt circa 70 duizend woningen. Arnhem telt ongeveer 145 duizend inwoners, verdeeld over zo'n 67 duizend woningen. Lingewaard en Overbetuwe hebben samen ruim 90 duizend inwoners, verdeeld over iets meer dan 36 duizend woningen.

In de Betuwse gemeenten bestaat er de mogelijkheid om te wonen en leven in dorpen langs de rivieren en met een landelijk karakter. Het landschappelijke karakter is niet de grootste kracht van deze regio. De centrale ligging van de gemeenten in de regio met goede verbindingen naar Arnhem en Nijmegen, maakt het gebied een aantrekkelijk woongebied. Een sterk en compact kerngebied is nodig om een aantal vraagstukken in de Stadsregio op te lossen: 1) het garanderen van de bereikbaarheid door de aanleg van het HOV-netwerk en het doortrekken van de A15; 2) het stimuleren van de economische motoren van de Stadsregio: de steden Arnhem en Nijmegen; 3) investeren in het vestigingsklimaat voor inwoners en bedrijven: o.a. Park Lingezegen.

Nijmegen, de oudste stad van Nederland, is de dynamische universiteitsstad aan de Waal, waaraan hoogteverschillen een speelse, bijna buitenlandse charme geven. Nijmegen heeft circa 165 duizend inwoners en is daarmee de grootste stad in de stadsregio. Het is een stad met een rijke en voelbare geschiedenis, waarmee het zich onderscheidt van Arnhem. Datzelfde geldt voor het economisch profiel. Er is veel kennisintensieve en gezondheidszorg gerelateerde industrie waarbij er een sterke verbintenis is met de Radboud Universiteit en het academisch ziekenhuis.

Het groen in en om Arnhem en haar ligging aan de Rijn zijn bepalend voor de ruimtelijke kwaliteit van de stad. Arnhem kan vanwege haar goede weg- en spoorverbindingen gezien worden als een belangrijke ruimtelijke en economische schakel tussen Randstad en Ruhrgebied. Dat vertaalt zich een veelzijdig economisch profiel. Arnhem is een dienstestad en herbergt verschillende hoofdkantoren. Daarnaast heeft het zich ontpopt tot dé modestad van Nederland.

woningbouwprogramma	2010	2011 -2014	2015 -2020		2010-2020				Concurrerende categorieën				Beïnvloedbare plannen				Specificatie bruto plancapaciteit		
	Opgeleverde woningen	Bruto Plancapaciteit	Bruto Plancapaciteit		Bruto Plancapaciteit + oplevering	Sloop	Netto plancapaciteit		grondgebonden koopwoningen	koop appartementen	totaal		grondgebonden koopwoningen	koop appartementen	totaal		Plan capaciteit transformatie	Herstructurering	totaal
Subregio Middengebied																			
Lingewaard	204	758	1112		2074		2074												
Overbetuwe	178	1576	1147		2901	70	2831												
Totaal subregio	382	2334	2259		4975	70	4905												
Arnhem	330	4424	6206		10960	1761	9199												
Nijmegen	550	5000	6000		11550	1000	10550		2500	4500	7000		300	1150	1450		4500	1000	5500

10.2 Indicatief woningbouwprogramma

Met een indicatief overzicht van plancapaciteit beschikt de subregio over een ijkpunt; een nulmeting als uitgangspunt voor subregionale afstemming. Cijfers over plancapaciteit alleen zeggen weinig, het verhaal er achter is zeker net zo belangrijk. Subregio's hebben afgesproken om het indicatief overzicht nader te specificeren. Dit is nodig om daadwerkelijk goede onderlinge kwalitatieve en kwantitatieve woningbouwafspraken te kunnen maken.

Herprogrammering en fasering van woningbouwprojecten zullen de komende tijd in deze subregio aan de orde van de dag zijn. Het zal naar verwachting enkele jaren duren alvorens een nieuw evenwicht in de woningmarkt wordt bereikt.

Lingewaard

Een deel van de plancapaciteit van Lingewaard (250 woningen) is reeds doorgeschoven na 2020. Een groot deel van de plannen (900) valt in de categorie herstructurering/transformatie.

Nijmegen

De Waalsprong omvat met ongeveer 4500 woningen bijna de helft van het totale woningbouwprogramma van Nijmegen voor de periode 2010-2020. Nijmegen heeft ongeveer 1500 woningen (tijdelijk) naar achteren geschoven. Woningen die juridisch gezien gebouwd mogen worden, maar waar de markt (nu) niet naar vraagt. Deze zijn nu niet in de programmering opgenomen.

Arnhem

Arnhem heeft de woningbouwproductie het afgelopen jaar ingrijpend gefaseerd. Arnhem heeft ongeveer 13 duizend woningen in de pijplijn. Oorspronkelijk zou hiervan ongeveer 90 procent voor 2015 worden opgeleverd. Begin 2010 is de ontwikkeling van een aantal projecten door

de gemeente voor onbepaalde tijd in de wacht gezet (ongeveer 1.900 woningen). Ook bij andere projecten (deels van derden) is een deel van de woningproductie doorgeschoven na 2015, waaronder een deel van omvangrijke projecten als Schuytgraaf en Presikhaaf. Daarbij is al rekening gehouden met een tijdelijke stagnatie van de woningproductie als gevolg van de huidige economische crisis.

In Arnhem is sprake van een overprogrammering van ongeveer 30 procent. Verwacht wordt dat op basis van ervaring dat er tot en met 2019 ongeveer 8.500 woningen daadwerkelijk zullen worden opgeleverd, gemiddeld 850 per jaar. Een deel van de woningbouw vindt plaats ter vervanging van gesloopte woningen (ongeveer 2000 woningen). In 2010 zijn 330 zelfstandige woningen opgeleverd en tevens nog 48 onzelfstandige woningen gerealiseerd. Het aandeel woningen voor bijzondere doelgroepen bedraagt 400, waarvan 280 tot en met 2014 en 120 woningen in 2015-2019.

10.3 Procesafspraken

- * De gemeenten onderschrijven de kwalitatieve uitkomsten en kwantitatieve trends uit het WoON 2009 en de Woonverkenning. De subregio gebruikt regionale woononderzoeken om hiermee de gevoeligheid van eigen prognoses te bepalen en afspraken te maken over nieuwbouw, de ontwikkeling van de bestaande voorraad in relatie tot doelgroepen en woonmilieudifferentiatie.
- * De subregio ziet het belang van monitoring in. De stadsregio ontwikkelt samen met de subregio's en de provincie een passend regionaal monitoringssysteem dat inzicht geeft in de ontwikkeling van het woningaanbod en woningvraag. De monitoring gebruiken subregio's om ambities te spiegelen aan de

ontwikkelingen en prognoses om te kunnen komen tot een vraaggericht woningaanbod. De stadsregio neemt het initiatief om te komen tot de regionale monitor. De subregio participeert hierin.

- * De subregio heeft twee keer per jaar een bestuurlijk afstemmingsoverleg over kwaliteit (woonmilieus/typologieën) en tempo rondom de woningbouwprogrammering. Hierbij zijn aantallen, doelgroepen, categorieën en fasering en monitoringsresultaten onderwerp van gesprek, waarbij met name de concurrerende woningbouwplannen de aandacht vragen. Daarnaast wordt er ook aandacht besteed aan 'best practices'; waarom zijn sommige projecten succesvol en andere minder? Nieuwe ontwikkelingen op woningmarkt kunnen aanleiding geven voor het herijken/actualiseren van woningbouwprogramma's en gemaakte afspraken.



11. Subregionale uitwerking Zuidwest

11.1 Subregionale kwaliteiten

De subregio Zuidwest bestaat naast Nijmegen uit de drie gemeenten Beuningen, Wijchen en Heumen. Nijmegen is met zo'n 165 duizend inwoners de grootste stad van de stadsregio en telt circa 70.000 woningen. De andere gemeenten hebben samen ruim 82 duizend inwoners, verdeeld over zo'n 33 duizend woningen. De subregio ligt op de grens van Gelderland en Noord-Brabant en heeft dus ook sterke relaties met de regio Eindhoven. De subregio kent kleine dorpskernen aan de Maas en Waal en de grotere groeikernen Beuningen en Wijchen. De subregio wordt gekenmerkt door een gunstige ligging en nabijheid ten opzichte van Nijmegen en belangrijke werklocaties, zoals de Radboud Universiteit, Winkelsteeg en Bijsterhuizen. De regio wordt goed ontsloten door middel van de A326, A73 en A50 en is tevens goed ontsloten per spoor (Wijchen).

Nijmegen, de oudste stad van Nederland, is de dynamische universiteitsstad aan de Waal, waaraan hoogteverschillen een speelse, bijna buitenlandse charme geven. Nijmegen heeft circa 165 duizend inwoners en is daarmee de grootste stad in de stadsregio. Het is een stad met een rijke en voelbare geschiedenis, waarmee het zich onderscheidt

van Arnhem. Datzelfde geldt voor het economisch profiel. Er is veel kennisintensieve en gezondheidszorg gerelateerde industrie waarbij er een sterke verbintenis is met de Radboud Universiteit en het academisch ziekenhuis.

11.2 Indicatief woningbouwprogramma

Met een indicatief overzicht van plancapaciteit beschikt de subregio over een ijkpunt; een nulmeting als uitgangspunt voor subregionale afstemming. Cijfers over plancapaciteit alleen zeggen weinig, het verhaal er achter is zeker net zo belangrijk. Subregio's hebben afgesproken om het indicatief overzicht nader te specificeren. Dit is nodig om daadwerkelijk goede onderlinge kwalitatieve en kwantitatieve woningbouwafspraken te kunnen maken.

In alle gemeenten hebben heroverwegingen plaats gevonden. Deze hebben geleid tot het temporiseren en/of afboeken van locaties. De woonmilieudifferentiatie in het aanbod heeft hierbij een nadrukkelijke rol gespeeld.

woningbouwprogramma	2010	2011-2014	2015-2020		2010-2020				Concurrerende categorieën				Beïnvloedbare plannen				Specificatie bruto plancapaciteit		
	Opgeleverde woningen	Bruto Plancapaciteit	Bruto Plancapaciteit		Bruto Plancapaciteit + oplevering	Sloop	Netto plancapaciteit		grondgebonden koopwoningen	koop appartementen	totaal		grondgebonden koopwoningen	koop appartementen	totaal		Plancapaciteit transformatie	Herstructurering	totaal
Subregio Zuidwest																			
Beuningen	130	450	450		1030	150	880		400	50	450		280		280		20	225	245
Heumen	35	371	672		1078	41	1037		711	127	838		54		54		500	63	563
Wijchen	451	1000	925		2376	100	2276		680	270	950		450	100	550		0	100	100
Totaal subregio	616	1821	2047	0	4484	291	4193		1791	447	2238		784	100	884		520	388	908
Nijmegen	550	5000	6000		11550	1000	10550		2500	4500	7000		300	1150	1450		4500	1000	5500

De subregio heeft in gezamenlijkheid een methode gevonden om de (over) capaciteit in beeld te brengen. De inzet hierbij is om te komen tot een overzicht van plannen en locaties waarin de gemeenten (vanwege het programma) in principe concurrent van elkaar zouden kunnen zijn. Hierbij wordt een afpelmethode gehanteerd. Er wordt eerst gekeken naar de plannen die niet concurrerend zijn.

Er is overeenstemming over de volgende niet-concurrerende categorieën (in willekeurige volgorde)

- combinaties van wonen en zorg
- studentenwoningen
- herstructurering/sloop vervangende nieuwbouw
- goedkope huurwoningen
- transformatie

De potentieel concurrerende plannen zijn vervolgens de laagbouwkoop en de koopappartementen. De gemeente in deze subregio zijn gestart met het nader specificeren van de bruto plancapaciteit.

Met weglating van bovenstaande categorieën valt een deel van de subregionale plancapaciteit onder de concurrerende plannen. Vervolgens is gekeken welke concurrerende plannen beïnvloedbaar zijn. Waar kan de gemeente nog op ingrijpen zonder dat dit juridische gevolgen heeft. Het kan natuurlijk wel financiële gevolgen hebben. Een deel van de concurrerende plannen is beïnvloedbaar, met grote verschillen tussen de verschillende gemeenten.

Beuningen

Beuningen heeft intenties om de plancapaciteit voor 800 woningen uit te stellen en heeft deze plancapaciteit om die reden niet opgenomen in het indicatieve woningbouwprogramma. Naast de 130 opgeleverde woningen in 2010, zijn er dat jaar ook 65 gesloopt. Het is nog niet

bekend hoeveel koopappartementen en eengezinswoningen in het programma zijn opgenomen binnen de beïnvloedbare concurrerende plancapaciteit.

Nijmegen

Het programma van Nijmegen voor de Waalsprong omvat ongeveer 4.500 woningen. Nijmegen heeft ongeveer 1.500 woningen (tijdelijk) naar achteren geschoven. Woningen die juridisch gebouwd mogen worden, maar waar de markt (nu) niet naar vraagt. Deze zijn nu niet in de programmering opgenomen.

11.3 Procesafspraken

- * De gemeenten onderschrijven de kwalitatieve uitkomsten en kwantitatieve trends uit het WoON 2009 en de Woonverkenning. De subregio gebruikt regionale woononderzoeken om hiermee de gevoeligheid van eigen prognoses te bepalen en afspraken te maken over nieuwbouw, de ontwikkeling van de bestaande voorraad in relatie tot doelgroepen en woonmilieudifferentiatie.
- * De subregio ziet het belang van monitoring in. De stadsregio ontwikkelt samen met de subregio's en de provincie een passend regionaal monitoringssysteem dat inzicht geeft in de ontwikkeling van het woningaanbod en woningvraag. De monitoring gebruiken subregio's om ambities te spiegelen aan de ontwikkelingen en prognoses om te kunnen komen tot een vraaggericht woningaanbod. De stadsregio neemt het initiatief om te komen tot de regionale monitor. De subregio participeert hierin.
- * De subregio heeft twee keer per jaar een bestuurlijk afstemmingsoverleg over kwaliteit (woonmilieus/typologieën) en tempo rondom de woningbouwprogrammering. Hierbij zijn

aantallen, doelgroepen, categorieën en fasering en monitoringsresultaten onderwerp van gesprek, waarbij met name de concurrerende woningbouwplannen de aandacht vragen. Daarnaast wordt er ook aandacht besteed aan 'best practices'; waarom zijn sommige projecten succesvol en andere minder? Nieuwe ontwikkelingen op de woningmarkt kunnen aanleiding geven voor het herijken/actualiseren van woningbouwprogramma's en gemaakte afspraken.



12. Subregionale uitwerking Zuidoost

12.1 Subregionale kwaliteiten

Naast Nijmegen met zo'n 165 duizend inwoners en circa 70 duizend woningen, bestaat de subregio Zuidoost uit de vier gemeenten, Ubbergen, Groesbeek, Millingen en Mook & Middelaar. In deze gemeenten wonen ruim 42 duizend inwoners, verdeeld over een kleine 18 duizend woningen.

Kenmerkend voor deze subregio is het sterk natuurlijke karakter van het landschap: een rustig, bosrijk en glooiend heuvellandschap met dorpse woonmilieus. De bereikbaarheid van de regio is relatief slecht. Hoewel de verbinding met Duitsland goed is, ligt de regio ten opzichte van het stedelijk kerngebied en de rest van Nederland perifeer. Dat is echter tevens haar kracht: de kwaliteit van de landschappelijke omgeving blijft door de slechte bereikbaarheid gewaarborgd.

Nijmegen, de oudste stad van Nederland, is de dynamische universiteitsstad aan de Waal, waaraan hoogteverschillen een speelse, bijna buitenlandse charme geven. Nijmegen heeft circa 165 duizend inwoners en is daarmee de grootste stad in de stadsregio. Het is een stad met een rijke en voelbare geschiedenis, waarmee het zich onderscheidt

van Arnhem. Datzelfde geldt voor het economisch profiel. Er is veel kennisintensieve en gezondheidszorg gerelateerde industrie waarbij er een sterke verbintenis is met de Radboud Universiteit en het academisch ziekenhuis.

12.2 Indicatief woningbouwprogramma

Met een indicatief overzicht van plancapaciteit beschikt de subregio over een ijkpunt; een nulmeting als uitgangspunt voor subregionale afstemming. Cijfers over plancapaciteit alleen zeggen weinig, het verhaal er achter is zeker net zo belangrijk. Subregio's hebben afgesproken om het indicatief overzicht nader te specificeren. Dit is nodig om daadwerkelijk goede onderlinge kwalitatieve en kwantitatieve woningbouwafspraken te kunnen maken.

De subregio heeft in gezamenlijkheid een methode gevonden om de (over) capaciteit in beeld te brengen. De inzet hierbij is om te komen tot een beeld van plannen en locaties waarin de gemeenten (vanwege het programma) in principe concurrent van elkaar zouden kunnen zijn. De plannen met de volgende woningcategorieën zijn niet concurrerend ten opzichte van elkaar en worden verder buiten beschouwing gelaten.

woningbouwprogramma	2010	2011-2014	2015-2020	2010-2020			Concurrerende categorieën			Beïnvloedbare plannen			Specificatie bruto plancapaciteit		
	Opgeleverde woningen	Bruto Plancapaciteit	Bruto Plancapaciteit	Bruto Plancapaciteit + oplevering	Sloop	Netto plancapaciteit	grondgebonden koopwoningen	koop appartementen	totaal	grondgebonden koopwoningen	koop appartementen	totaal	Plancapaciteit transformatie	Herstructurering	totaal
Subregio Zuidoost															
Groesbeek	82	828	498	1408	240	1168	481	155	636	42	87	129	352	584	936
Millingen aan de Rijn	20	128	15	163	2	161	54	12	66	0	12	12	163	0	163
Mook en Middelaar	0	269	220	489	0	489	299	30	329	190	50	240			0
Ubbergen	17	321	313	651	80	571	203	120	323	60	31	91	350	80	430
Totaal subregio	119	1546	1046	2711	322	2389	1037	317	1354	292	180	472	865	664	1529
Nijmegen	550	5000	6000	11550	1000	10550	2500	4500	7000	300	1150	1450	4500	1000	5500

- wonen en zorg
- herstructurering (uitgezonderd het gedeelte met dure grondgebonden koopwoningen en koopappartementen)
- studenten
- goedkope huur
- kleine toevoegingen in kleine kernen (eigen behoefte)

Met weglating van bovenstaande categorieën valt een deel van de subregionale plancapaciteit onder de concurrerende plannen. Deze resterende plancapaciteit is echter nog altijd groter dan de geprognosticeerde woningbehoefte. Daarom is vervolgens gekeken welke concurrerende plannen beïnvloedbaar zijn. Waar kan de gemeente nog ingrijpen zonder dat dit juridische gevolgen heeft. Het kan natuurlijk wel financiële gevolgen hebben.

Ubbergen

Ubbergen heeft vergaande afspraken met ontwikkelaars gemaakt, vastgelegd in overeenkomsten, en is planologische procedures gestart. Dit betreft circa 340 woningen. Op basis van de huidige informatie over de lopende woningbouwprojecten is gekomen tot een fasering met een gemiddelde woningbouwproductie van circa 50-60 woningen per jaar. Het totale woningbouwprogramma van Ubbergen is ambitieus. De in het programma opgenomen en te ontwikkelen locaties betreffen allemaal inbreidingslocaties waarvan een groot aantal functieveranderingen naar wonen betreft. Deze functieveranderingslocaties hebben een gezamenlijke capaciteit van circa 350 woningen. Reëel is te verwachten dat Ubbergen, gelet op de resultaten uit het verleden en vanwege de complexiteit van de te ontwikkelen (functieveranderings)locaties, dus uiteindelijk in de periode tot en met 2020 minder woningen oplevert dan het woningbouwprogramma aangeeft. Voorts worden circa 80 woningen gerealiseerd op herstructureringslocaties.

Nijmegen

Het programma van Nijmegen voor de Waalsprong omvat ongeveer 4.500 woningen. Nijmegen heeft ongeveer 1.500 woningen (tijdelijk) naar achteren geschoven. Woningen die juridisch gebouwd mogen worden, maar waar de markt (nu) niet naar vraagt. Deze zijn nu niet in de programmering opgenomen.

Groesbeek

Het woningbouwprogramma van Groesbeek omvat de helft van de voorgenomen productie van de subregio Zuidoost. Het woningbouwprogramma van Groesbeek wordt echter voor een groot deel gedomineerd door plannen ten behoeve van de extramuralisering van zorginstellingen (350 woningen) en vervangende nieuwbouw in herstructureringsprojecten.

12.3 Procesafspraken

- * De gemeenten onderschrijven de kwalitatieve uitkomsten en kwantitatieve trends uit het WoON 2009 en de Woonverkenning. De subregio gebruikt regionale woononderzoeken om hiermee de gevoeligheid van eigen prognoses te bepalen en afspraken te maken over nieuwbouw, de ontwikkeling van de bestaande voorraad in relatie tot doelgroepen en woonmilieudifferentiatie.
- * De subregio ziet het belang van monitoring in. De stadsregio ontwikkelt samen met de subregio's en de provincie een passend regionaal monitoringssysteem dat inzicht geeft in de ontwikkeling van het woningaanbod en woningvraag. De monitoring gebruiken subregio's om ambities te spiegelen aan de ontwikkelingen en prognoses om te kunnen komen tot een vraaggericht woningaanbod. De stadsregio neemt het initiatief om te komen tot de regionale monitor. De subregio

participeert hierin.

- * De subregio heeft twee keer per jaar een bestuurlijk afstemmingsoverleg over kwaliteit (woonmilieus/typologieën) en tempo rondom de woningbouwprogrammering. Hierbij zijn aantallen, doelgroepen, categorieën en fasering en monitoringsresultaten onderwerp van gesprek, waarbij met name de concurrerende woningbouwplannen de aandacht vragen. Daarnaast wordt er ook aandacht besteed aan 'best practices'; waarom zijn sommige projecten succesvol en andere minder? Nieuwe ontwikkelingen op de woningmarkt kunnen aanleiding geven voor het herijken/actualiseren van woningbouwprogramma's en gemaakte afspraken.



STADSREGIO
ARNHEM NIJMEGEN

COLOFON

Samenstelling & redactie:
Inbo Adviseurs, Woudenberg
Stadsregio Arnhem Nijmegen

Ontwerp & opmaak:
Inbo, Amsterdam
Mooijekind ontwerpers, Loenen (Gld.)

Februari 2011