

Spoorboekje Nijmegen

Schetsboek voor een nieuw masterplan Spoorzone



december 2003

Voorwoord

De Spoorzone. Een centrale plek in Nijmegen. Voor de uitstraling van de stad van grote betekenis. Dagelijks is het voor vele duizenden reizigers de entree van onze stad. Daarnaast wonen en werken er vele mensen. Het zou een visitekaartje van Nijmegen moeten zijn. De huidige uitstraling van de Spoorzone heeft echter meer het karakter van een achterdeur dan van een hoofdentree van de stad. Ook scheidt de Spoorzone verschillende delen van de stad. Daar waar we de verschillende wijken in de stad juist met elkaar willen verbinden. Met uitzondering van enkele recente projecten, zoals het nieuwe politiekantoor en het studentencomplex Vredestraat, laat de uitstraling van veel van de gebouwen te wensen over.

Hoog tijd voor een gerichte actie. Het 'Spoorboekje Nijmegen' schetst een beeld van de mogelijkheden om de Spoorzone een nieuw gezicht te geven. Het is de aanzet tot een nieuw ruimtelijk masterplan voor het gebied. Twee uitdagingen staan hierbij centraal: het slechten van barrières door het creëren van nieuwe verbindingen en het opwaarderen van de entree van de stad. Alleen met een succesvolle aanpak van deze twee opgaven kan de Spoorzone zich ontwikkelen tot een volwaardig en kwalitatief stedelijk knooppunt. Zodat de Spoorzone een belangrijke bijdrage kan leveren aan de identiteit en uitstraling van Nijmegen.

De vernieuwing van de Spoorzone is van belang voor het gebied. Maar de betekenis reikt verder. Want bij het verbinden van Nijmegen-West met de stad, speelt de Spoorzone een belangrijke rol. Ook voor het versterken van de Oude Stad zal een vernieuwde Spoorzone grote waarde hebben. Bovendien zal het Willemkwartier er profijt van hebben als de wijk ruimtelijk meer verbonden zal zijn met Bottendaal.

De afgelopen maanden is de Spoorzone – samen met een aantal andere locaties – in verband gebracht met het thema hoogbouw. In 'Nijmegen boven de boomgrens' wordt de Spoorzone als logische locatie aangeduid. In 'Spoorboekje Nijmegen' wordt deze keuze bevestigd. Concreet toepassingen moeten daarbij worden beoordeeld in relatie tot inpasbaarheid in de directe omgeving. Daarnaast besteden we bij de hoogbouw, die vaak als de eigentijdse iconen worden beschouwd, extra aandacht aan (architectonische) kwaliteit.

Inzet voor de Spoorzone. Het is niet de eerste keer dat dit gebeurt. Er zijn in het verleden masterplannen verschenen. We vonden het echter tijd om met een nieuwe ruimtelijke visie te komen. Niet omdat het ambitieniveau moet worden aangepast. Zeker niet. Dat blijft onverminderd hoog. Wel omdat we nu kiezen voor functies waar onze stad op dit moment behoefte aan heeft. Zo worden twee vliegen in één klap geslagen. De maatschappelijke behoeften in de stad worden opgelost. Maar op deze manier ontstaat er ook een hefboom voor de daadwerkelijke ontwikkeling van de Spoorzone op korte termijn. Daarom zetten we nu meer in op woningbouw. Natuurlijk blijft er voldoende ruimte voor andere functies, zoals kantoren. Maar we zetten niet meer in op mono-functionele kantoorwijken die alleen maar leven tussen 9 en 5 uur.

Het Spoorboekje Nijmegen is geen blauwdruk voor de toekomst van het gebied. Het is bedoeld om de discussie over de koers te bepalen. Dat doen we in dialoog met alle belanghebbenden. De uitkomsten van deze discussie worden meegenomen in het hierna op te stellen Masterplan Spoorzone. Het Masterplan moet daarbij een grote mate van flexibiliteit kennen. Het verleden heeft geleerd dat strak omliggende plannen voor locaties met een grote dynamiek en lange tijds-horizon, niet of slechts moeizaam leiden tot concrete initiatieven.

Ik hoop dat het Spoorboekje van Nijmegen u aanzet tot prikkelende en creatieve gedachten over de toekomstige invulling van de Spoorzone. Ik hoor graag van u!

Paul Depla
Wethouder Ruimtelijke Ordening, Wonen en Sport.





Inleiding

Sinds de opening van de spoorlijn naar Arnhem in 1879 en de bouw van een eerste houten stationsgebouw is de omgeving van het station drastisch veranderd. De huidige verschijningsvorm van de stationsomgeving is bepaald door de schokgewijze ontstaansgeschiedenis (Plan Brouwer 1878, Wederopbouwplan 1946) en de vele ad hoc inrichtingsmaatregelen die te maken hebben met het veranderde gebruik. De tijd dat een reis per trein nog een eenmalige bijzondere gebeurtenis was is in ruim een eeuw omgeslagen in een tijdperk van snelheid en dynamiek. Voorliggende toekomstschets voor de spoorzone is het vervolg op en actualisering van het Masterplan Stationsomgeving, door de raad vastgesteld in juli 1995. Dit plan gaf een ontwikkelingsperspectief gericht op verbetering van de kwaliteit van de ruimtelijke structuur en het ontwikkelen van een goed functionerend (openbaar-) vervoersknooppunt. Op basis van dit plan is het Stationsplein heringericht, is gestart met de aanleg van busbanen en fietsroutes door de Spoorkuil, is het politiebureau gebouwd en is de ontwikkeling van het van Gend en Loos – terrein aanstaande.

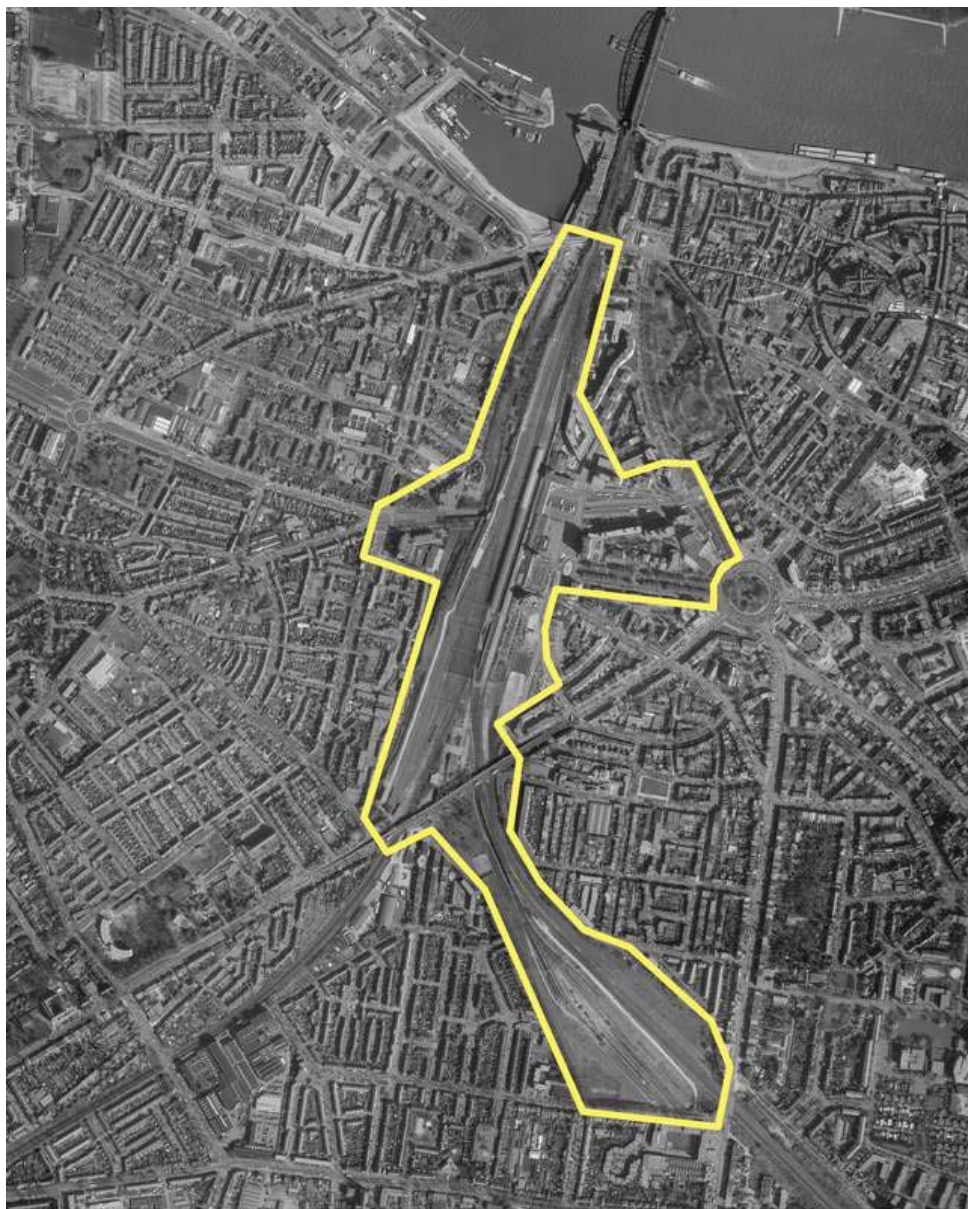
De eerste aanzetten voor het in ontwikkeling brengen van de stationsomgeving zijn in 1987 aangereikt in de nota Stedelijke Ontwikkelingszones, waaruit ook de Brabantse Poort als stedelijk vernieuwingsproject is voortgekomen. Vanuit strategische overwegingen is aan de ontwikkeling van laatstgenoemde prioriteit verleend. De uitwerking van de ideeën m.b.t. de stationsomgeving is in 1992 vormgegeven in het beleidsadvies "Spoorzone opnieuw op de Rails". Dit advies bevatte de belangrijkste bouwstenen voor het masterplan van 1995.

De ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden van Nijmegen zijn recent beschreven in het Kansboek: "Kansen voor de Keizerstad". De Spoorzone is hierin – als onderdeel van het stadscentrum – een van de stedelijke knooppunten waar nieuwe functies gerealiseerd kunnen worden. Ook wordt de opgave gezien vanuit het perspectief van opheffen van fysieke barrières en als belangrijke entree van de stad. Intensief meervoudig ruimtegebruik en het leggen van nieuwe verbindingen zijn sleutelbegrippen. De recentelijk vastgestelde kadernota beeldkwaliteit, "Nijmegen over de brug", doet een appel aan de inzet van kwaliteit bij belangrijke stedelijke opgaves. De Spoorzone verdient in dat opzicht sterke aandacht van alle betrokkenen bij de planontwikkeling.

Voorliggend schetsboek bevat een colage van ambities, ideeën en referenties als opmaat voor een hierna op te stellen masterplan. Het is nadrukkelijk bedoeld als discussienota over de toekomst van de Spoorzone. Na consultatie van betrokkenen (diverse onderdelen NS, ontwikkelaars, eigenaren in het gebied) en discussie met de inwoners van Nijmegen over de toekomstmogelijkheden voor verschillende onderdelen zullen meer definitieve keuzes in een masterplan worden vastgelegd. Dan zal ook meer zicht moeten komen op de haalbaarheid van het plan. Bij de uitwerking van de ideeën in een nieuw masterplan zullen alle belanghebbenden in de Spoorzone worden betrokken. Verschillende particuliere initiatieven zullen worden betrokken in de verdere planontwikkeling.

In het schetsboek zal allereerst aandacht worden geschonken aan veranderingen in de plancontext van de stationsomgeving en aan de begrenzing van het plangebied (hoofdstuk 1). In hoofdstuk 2 wordt een historische schets gegeven van de stationsomgeving, die inzicht geeft in de huidige ruimtelijke opbouw van het gebied.

De algemene planfilosofie die ten grondslag ligt aan de ruimtelijke en functionele opwaardering van het stationsgebied is in hoofdstuk 3 beschreven aan de hand van doelstellingen en randvoorwaarden. Vervolgens is in hoofdstuk 4 het plan uitgewerkt, eerst in hoofdlijnen daarna in onderdelen.



1. Plangebied, Plancontext

1.1 Plangebied

De kern van het gebied kan worden gekenschetst als aaneengesloten spoorlandschap, waarin behalve doorgaande spoorlijnen ook veel ruimte is voor rangeren. Door z'n enorme omvang is de spoorzone een fysiek barrière in de stad, die slechts op enkele plaatsen (Hezelpoort, Tunnel, Graafseweg en St. Annastraat) doorsneden wordt. De scheiding wordt versterkt door de grote hoogteverschillen, die bij de aanleg van de spoorlijnen zijn aangebracht. De oriëntatie van het station is eenzijdig gericht op de binnenstad, de westzijde is vooral achterkant. De ruimtelijke kwaliteit van de stationsomgeving is door de naoorlogse invulling onvoldoende gerelateerd aan de menselijke maat. De combinatie van gebouwen als Metterswane, GAK en Belastingkantoor met het tunneltracé vormt een stedelijkheid die niet goed verankerd is in de ruimtelijke context.

Behalve door gebrek aan ruimtelijke kwaliteit en samenhang is de Spoorzone ook vanuit milieutechnisch oogpunt een zorgenkind. Geluidsoverlast, externe veiligheid, luchtkwaliteit en incidenteel ook bodemvervuiling zijn belangrijke aandachtspunten.

In grote lijnen omvat het plangebied van het voorgiggende schetsboek de volgende onderdelen:

- A. **Stationsplein / Tunnelweg / Nassausingel:** bebouwing rond Stationsplein (Meterswane, PTT-locatie, NS Station), bebouwing en openbare ruimte Tunnelweg (Meterswane, Nassastaete, Raad van Arbeid e.a.), herinrichting Nassausingel (groenstructuur, park eegarage, omgeving Schouwburg)
- B. **Westflank Station / 1^{ste} Oude Heselaan:** GAK gebouw e.o., Vissers Meubelen e.o., rand spooreplacement, strook tussen spoor en 1^{ste} Oude Heselaan tot aan de Hezelpoort, verbinding met het stadscentrum
- C. **Van Gend en Loos / Knoop Graafseweg:** Van Gend en Loos terrein, locatie tussen de spoorlijnen naar Venlo en Den Bosch
- D. **Spoorkuil Bottendaal / Willemskwartier**

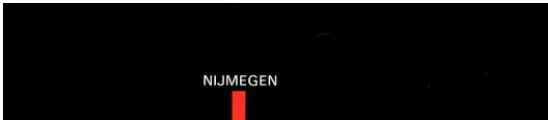
De indeling zal ook in de verdere toelichting op de voorstellen gehanteerd worden.

Luchtfoto Spoorzone

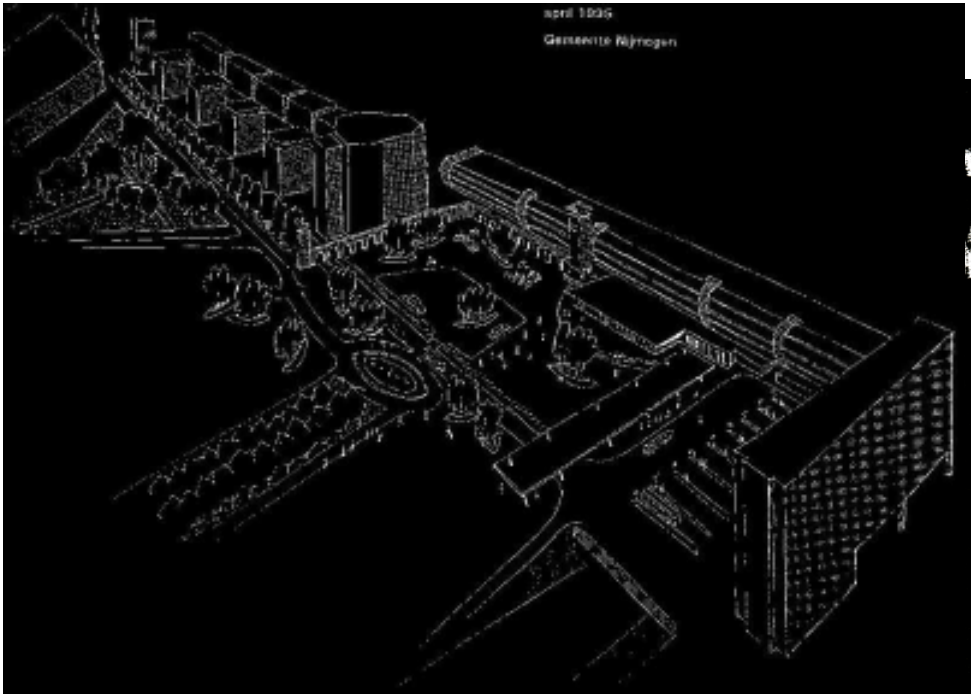




Brochure Spoorzone 1988



Masterplan Stationsomgeving 1995





"Kansen voor de Keizerstad"
stedelijke knopen

1.2 Plancontext

Algemeen

Sinds het uitbrengen van de eerste brochure Spoorzone in 1988 en het Masterplan Stationsomgeving in 1995 zijn de omstandigheden die van invloed zijn op de ontwikkelingskansen zodanig gewijzigd, dat een vernieuwd toekomstperspectief voor het gebied hoge prioriteit heeft.

De herinrichting van het Stationsplein is voltooid, maar de vastgoedontwikkeling rond het station komt niet echt van de grond, ondanks het optimisme daarover ten tijde van de totstandkoming van het vorige masterplan. Het segmentatiebeleid met prioriteit voor de Brabantse Poort in de jaren '80 en '90 heeft niet automatisch een vervolg in de Spoorzone gekregen, ondanks de daarop gerichte Nijmeegse kantorenmarktstrategie. Het nieuwe politiebureau en kantoorcomplex de Graafse Poort zijn de enige aantoonbare resultaten in 8 jaar planontwikkeling. De kantoorinvulling van het voormalige van Gend en Loos terrein verloopt ook zeer moeizaam. Met de komst van het ROC dient zich echter hier een nieuw perspectief aan.

Toch wordt links en rechts onderkend dat de spoorzone nog altijd een belangrijke rol kan en moet spelen als vernieuwingslocatie in Nijmegen. In de Stadsvisie en vooral in het Kansenboek wordt de potentie van het gebied meermaals benadrukt. Als centraal openbaar vervoersknooppunt is de spoorzone een uitgelezen kans voor het ontwikkelen van een stedelijke knoop met tal van nieuwe functies in een hoge dichtheid. Daarbij zal de stedelijke vernieuwing ten dienste moeten staan van het verbeteren van de relaties tussen de stadsdelen ter weerszijden van het gebied. Het opheffen van de barrierewerking is ook in het Kansenboek als belangrijk thema aangereikt. De huidige verbindingen zijn deels ontoereikend en over het algemeen van onvoldoende kwaliteit. Terecht wordt de stationsomgeving aangeduid als een van de belangrijkste entrees van de stad. Dagelijks komen vele duizenden bezoekers hier de stad binnen. Dit gegeven verdient een duidelijk andere ruimtelijke kwaliteit, dan datgene men hier nu aantreft.

8

De positie als vervoersknooppunt zal de komende jaren sterker worden met de ontwikkeling van Regionaal en met de toenemende intensiteit van verbindingen met de Waalsprong. In het kader van de KAN studie naar Regionaal wordt het ruimtelijk en functioneel profiel van de verschillende haltes, dus ook die van Nijmegen CS nader aangescherpt. Het landelijk en lokale beleid blijft gericht op de positieversterking van het openbaar vervoer met nadruk op de ontwikkeling van stationsgebieden. Ook in het gemeentelijk mobiliteitsbeleid staat stimulering van fiets en openbaar vervoer hoog op de agenda.

Inmiddels is de ontwikkeling van de Waalsprong in volle gang, waardoor de stationsomgeving meer in het geografisch hart van Nijmegen zal komen te liggen. Met de opening van station Lent en de toename van het aantal buslijnen wordt de relatie met de stationsomgeving steeds sterker. De Snelbinder, de nieuwe fietsverbinding tussen Waalsprong en bestaande stad (stationsomgeving – Heyendaal) zal de stationsomgeving dichterbij de Waalsprong brengen. Deze route is een belangrijk gegeven voor de verdere planvorming in het gebied.

Masterplan 1995

Naar aanleiding van het beleidsadvies uit 1992 is in maart 1993 inspraak georganiseerd. De reacties zijn verwerkt in de uiteindelijke opzet van het Masterplan Stationsomgeving, dat door de Raad in

juli 1995 is vastgesteld. Het gebied waarop het plan betrekking had is vergelijkbaar met de begrenzing van voorliggend plan, met dat verschil, dat in 1995 voor de spookuil alleen het tracé van busbaan en fietsroute zijn vastgelegd. Verdere ontwikkeling van de kuil had op dat moment onvoldoende prioriteit. Op basis van het Masterplan Stationsomgeving zijn verschillende bestemmingsplannen vastgesteld, die de daadwerkelijke ontwikkeling mogelijk moesten maken. Op basis van de visie van 1995 is het Politiebureau gebouwd en is de herinrichting van het Stationsplein ter hand genomen. Ook zijn de busbaan en fietsroute naar de St. Annastraat inmiddels uitgevoerd. De busbaan heeft middels een nieuw viaduct een directe aansluiting gekregen op de Graafseweg. Voor het Van Gend en Loos terrein is door NS Vastgoed een plan uitgewerkt voor een reeks kantoorgebouwen, dat op korte termijn zal starten met een eerste fase (plan Carolus). De westzijde van het station heeft in de jaren na 1995 nog nauwelijks aandacht gekregen, ondanks de eerste aanzetten daartoe in het Masterplan Stationsomgeving. De PTT locatie is wel voortdurend in beeld geweest als interessante ontwikkelingslocatie en er is onderhandeld over het eigendom, maar tot meer concrete plannen en uitvoering is het tot op heden niet gekomen. Na de vaststelling van het masterplan in 1995 zijn de plannen voor de realisatie van de Kabeltram in Nijmegen van grote invloed geweest op het denken over de stationsomgeving. In eerste instantie is de PTT locatie bestudeerd als mogelijke eindhalte, later het Centraal Station zelf.

Beide opties beïnvloeden in sterke mate de ruimtelijke invulling van het gebied alsook de ontwikkelingsstrategie (financiering, fasering) van dit deel van de Spoorzone. Het afblazen van de Kabeltram in 2001 heeft in ieder geval de verdere ontwikkeling van de stationsomgeving sterk vereenvoudigd.

Stationsplein

Als meest concrete uitvloeisel van het Masterplan Stationsomgeving geldt de herinrichting van het Stationsplein. Centrale opgave was het plein aan te passen aan de hedendaagse eisen van een modern openbaar vervoersknooppunt. Een belangrijke stap daarin was het samenvoegen van stads- en streekvervoer in een Compact Dynamisch Busstation. De bijbehorende busbuffer is tijdelijk aan de Burgemeester Hustinxstraat gerealiseerd, maar is in de uiteindelijke situatie voorzien op de PTT locatie, direct achter het busstation. Ten behoeve van de doorstroming is op het plein een busbaan richting Graafseweg gemaakt.

Een belangrijke toevoeging op het masterplan was de keuze voor een nieuwe bewaakte fietsenstalling in de vorm van een kelder onder het Stationsplein, waardoor voor de stationshal een groot voetgangersdek is ontstaan. Om de eenheid van het plein te versterken is gekozen voor een sterke verwantschap in materialisering. De aangereikte financiële kaders hebben geleid tot een sober en doelmatig ontwerp, met extra aandacht voor een aantal details (abrijs, lichtstroken op het dek, display busstation). Naar aanleiding van een in 2000 gehouden publieksenquête is een reeks aanvullingen voorgesteld, die het gebruiksgemak, de belevingskwaliteit en de veiligheid moeten vergroten: meer groen, meer banken, betere belijning en verschillende opties om de stallingcapaciteit uit te breiden. Oplossingen voor de technische tekortkomingen van de kelder en het dek (lekkage, gladheid glasplaten) worden momenteel nader onderzocht.

De mogelijke inperking van de capaciteit van de bewaakte fietsenstalling in het kader van het project "Ruimte voor fiets" van het ministerie van Verkeer en Waterstaat noopt tot creatieve oplossingen in de stationsomgeving.





Stationsgebouw

Al voor 1995 is een begin gemaakt met de vernieuwing van het stationsgebouw door de NS. In eerste instantie is vooral de stationshal onder handen genomen. Het idee om boven het bestaande gebouw enkele kantoorlagen toe te voegen (initiatiefplan NS-VASTGOED/NEMEOG, april 1993 - februari 1994) is in het masterplan van 1995 overgenomen. Het gemeentelijk Masterplan Stationsomgeving heeft een vervolg gekregen in een door de NS getekend Masterplan Stationsgebouw (1995). Het verplaatsen van de bewaakte fietsenstalling naar de nieuwe kelder onder het Stationsplein heeft nieuwe ontwikkelingskansen opgeleverd voor het stationsgebouw zelf. Zo zijn – geheel in de lijn van landelijke trends – meer commerciële functies toegevoegd ten behoeve van de reiziger. De historische beeldkwaliteit van het station is als vertrekpunt bij nieuwe invulling gehanteerd. Zo is de oude 19^{de} eeuwse kap grotendeels in de oude glorie hersteld en heeft de ruimte eronder een belangrijke publieke functie gekregen. De laatste fase van het Masterplan van de NS behelst de verbetering van de bereikbaarheid van de perrons door verbreding van de stations-tunnel en inpassing van roltrappen en liften. Deze ingrepen worden momenteel uitgevoerd.

De recente en op handen zijnde veranderingen van het Centraal Station zijn uitgangspunt in voorliggend plan. In het schetsboek is verkend hoe met enkele kleine aanpassingen het station beter in zijn omgeving kan functioneren. De gewenste relatie met de westzijde is daarbij richtinggevend. Karakteristieke historische fragmenten (boogjes, toren, perronkappen) zullen op creatieve wijze worden ingepast.

In het kader van de inpassing van Regionaal zal bekeken moeten worden in hoeverre de bestaande perrons toereikend zijn, dan wel uitbreiding gewenst is.

PTT-gebouw

Sinds de verplaatsing van de distributiefunctie naar de Brabantse Poort is het PTT gebouw onderwerp van studie naar toekomstige mogelijkheden. Tot concrete invulling is het daarbij – als gezegd – tot op heden niet gekomen. Er liggen een aantal programmatische wensen (busbuffer, stalling, parkeergarage, kantoren / woningen), maar de wens om hier een eindhalte voor de kabeltram te realiseren heeft het de afgelopen jaren tot een erg complexe opgave gemaakt. Door af te zien van de kabeltram en door de fietsroute naar de Waalsprong (Snelbinder) langs de andere zijde van het politiebureau te leiden is ruimtelijke planontwikkeling sterk vereenvoudigd. Voor de huidige baliefuncties en de postdistributie voor de binnenstad zullen in een nieuw complex of in de directe omgeving alternatieven moeten worden gezocht.

Politiebureau

In juni 1994 is afgestemd op de ideeën over dit deel van de stationsomgeving – door het bureau EGM-Architecten b.v./Jeanne Dekkers een ontwerp voor het nieuwe politiebureau aan de Stieltjesstraat gemaakt, dat inmiddels is uitgevoerd. Door de verhuizing van de politie uit het stadscentrum is daar de realisatie van het Mariëburgproject mogelijk geworden. In verband met veiligheidseisen van de politie is aangegeven dat het realiseren van de fietsroute naar de Waalsprong achter het gebouw langs ongewenst is. Inmiddels is het alternatief via de Nieuwe Marktstraat in uitvoering.

Metterswane, Nassaustaete, Chinees (Fong Shou), Stationsstraat

Het complex Metterswane bepaald door omvang en architectuur in sterke mate het beeld van het Stationsplein. Ondanks enkele aanpassing in de afgelopen jaren (entree, restaurant en ANWB) blijft het gebouw zijn typische 70er jaren uitstraling houden. Het kent een sterk introvert karakter en draagt nauwelijks bij aan de pleinvorm van het Stationsplein. Ook de logistiek onhandige vleugel aan de Burgemeester Hustinxstraat heeft weinig te bieden ten opzichte van de voetgangersroute naar de binnenstad. De aanstaande verhuizing van ambtelijke diensten van Metterswane naar de Mariënburg en het Stadhuis is aanleiding tot een verkenning van de ontwikkelingsmogelijkheden van het complex ten behoeve van nieuwe functies. Hierbij kan onderzocht worden hoe het gebouw kan bijdragen aan het creëren van een meer besloten plein en een aantrekkelijker route naar het centrum. Daarin kan tevens de mogelijke overbouw van de tunnel betrokken worden. Aan de zijde van de van Schaek Matonsingel is een relatie denkbaar met de locatie van de chinees, waarvoor door de eigenaar plannen worden ontwikkeld. In het verlengde van de zijvleugel van Metterswane aan de Burgemeester Hustinxstraat is een verbetering gewenst van de uitstraling van het wooncomplex Nassaustaete, met name in de aansluiting op de begane grond. Ook aan de noordzijde van de Tunnelweg (Stationsstraat) is een opwaardering gewenst. Bij het Belastingkantoor zou de relatie met de openbare ruimte verbeterd kunnen worden door aanpassing en uitbreiding van de plint van het gebouw. De huidige eigenaar van het gebouw van de voormalige Raad van Arbeid (Spoorstraat 4-6) verkent de mogelijkheden van de locatie naar een woonfunctie. Daarbij wordt aan hoogbouw (2 woontorens) gedacht. De kop van het wooncomplex op de hoek van de Stationsstraat en de Kronenburgersingel is in de huidige verschijningsvorm geen bijdrage aan de ruimtelijke kwaliteit van het gebied. Ook hier liggen kansen.

Schouwburg

De monumentale waarde van de Schouwburg, als icoon van de wederopbouw staat niet in verhouding tot de povere uitstraling van de directe omgeving van het gebouw. Hier liggen kansen voor verbeteringen en nieuwe functies. In 2002 is een verkenning gedaan naar de kansen om poppodium Doornroosje naast de Schouwburg te huisvesten in een nieuw complex. Dit voorstel is echter binnen de huidige (financiële) condities niet haalbaar gebleken. Wel heeft de studie aangetoond dat er in de onmiddellijke omgeving van de Schouwburg potenties zijn voor nieuwe ontwikkelingen. Momenteel wordt een verkenning gedaan naar andere mogelijkheden op deze locatie, aansluitend bij de schouwburgfunctie. De relatie met de schouwburg, zowel qua functie als qua monumentaliteit zijn belangrijke aandachtspunten. Ook de relatie met de mogelijk onder de Nassausingel te realiseren parkeergarage is onderdeel van de opgave.

Nassausingel, van Schaek Mathonsingel

De Nassausingel heeft niet de monumentale uitstraling, die het als onderdeel van de 19^{de} eeuwse schil zou moeten hebben. Het profiel wordt gedomineerd door zowel rijdende als stilstaande auto's. Er liggen hier kansen om het groene karakter van de singelstructuur te herstellen. De optie van een ondergrondse parkeergarage is onderzocht. Deze zou als belangrijke binnenstadsgarage zowel voor het centrum als voor de Spoorzone (en de Schouwburg / Vereniging) goed passen in het beleid "parkeren naar de rand", maar gelet op de complexe verkeerssituatie zal uitvoering van dit voorstel een te lastige, zoniet onmogelijke opgave blijken. De van Schaek Mathonsingel zal als alternatief worden onderzocht. Realisatie van een ondergrondse parkeer-



Schouwburg

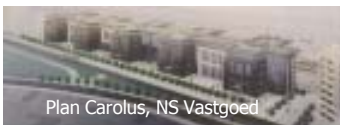




Vissers meubelen



GAK gebouw



Plan Carolus, NS Vastgoed

voorziening onder de van Schaeck Mathonsingel zal tevens een directe aanleiding geven om ook hier de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren. Als belangrijkste schakel tussen station en binnenstad is dit ook dringend gewenst.

Westzijde station: Tunnel, Vissers, GAK, 1^{ste} Oude Heselaan

De huidige ruimtelijke situatie rond de Tunnelweg ten westen van het station laat sterk te wensen over. De belangrijke route van Nijmegen West naar de binnenstad passeert hier een zeer onaantrekkelijk niemandsland, dat ook in termen van sociale veiligheid erg problematisch is. De tunnel zelf is al jaren punt van discussie, maar ook het daarop aansluitende gebied tot aan de Krayenhofflaan is bepaald geen visitekaartje voor de stad. Het GAK gebouw zal op korte termijn zijn huidige functie verliezen. Een verkenning naar het toekomstig gebruik is gewenst. Vanuit Vissers Meubelen zijn in het verleden reeds enkele oriënterende gesprekken met de gemeente geweest over een andere invulling van de locatie. De geschetste voorstellen maken vooral duidelijk dat een samenhangende aanpak van de hele westflank als vertrekpunt moet gelden. Er liggen hier duidelijke kansen voor een echt nieuw gezicht van het station, incl. een nieuwe entree. De verkeerssituatie is complex, maar niet onoplosbaar. De locatie als totaal biedt mogelijkheden voor een intensivering van functies, waarbij de nabijheid van bestaande woonbuurten niet uit het oog mag worden verloren. Ruimtelijke overgangen in schaal zijn gewenst. Een belangrijk vraagstuk is de toekomst van de stamlijn, de goederenspoorlijn naar Noord- en Oostkanaalhavens. Zowel voor de ontwikkeling van de Spoorzone als voor de toekomstmogelijkheden in Koers West is de keuze tussen handhaven dan wel opheffen van eminent belang. Opheffing biedt geheel nieuwe kansen voor de invulling van de strook langs de 1^{ste} Oude Heselaan. Op de kop van deze strook bij de Hezelpoort zijn afgelopen jaren verschillende visies losgelaten, beginnend met de zogenaamde Cirianitoren. Tot concrete invulling is het echter niet gekomen. Het vraagstuk van de stamlijn zal op korte termijn in beeld gebracht worden en tot een besluit over handhaven of opheffen moeten leiden. De kop van het gebied bij de Hezelpoort is tevens een serieuze alternatieve locatie voor een parkeervoorziening voor de binnenstad, nu uit studie blijkt dat een garage onder het Joris Ivensplein niet tot een bevredigende oplossing leidt.



Vihamij / Van Gend en Loos

In het masterplan van 1995 is voor het van Gend en Loos terrein een gemengde invulling met kantoren en woningen voorzien, waarbij ook rekening gehouden is met eventuele onderwijsfuncties. De driehoek van het Vihamij terrein is in deze visie vrijgehouden ten behoeve van een klein centraal gelegen park. Deze intenties zijn vertaald in het bestemmingsplan Spoorzone. Bij de verdere uitwerking van de plannen door NS Vastgoed is in de jaren nadien het accent volledig verschoven naar kantoorfuncties. Uiteindelijk is een plan gemaakt, Carolus, voor circa 20.000 m² kantoren, waarvan de eerste fase op korte termijn gerealiseerd gaat worden. Inmiddels is het terrein betrokken in de locatiestudie van het ROC.

Naast de locatie op Heyendaal zal een deel van de onderwijsfuncties op het van Gend en Loos terrein gesitueerd worden. Hiertoe zal de planopzet van het plan Carolus worden aangepast.

Spoorkuil Bottendaal

In de eerste schetsen in de Spoorzone brochure van 1988 zijn ambitieuze voorstellen voor de invulling van de spoorkuil getekend. Deze plannen gingen uit van verplaatsing van de rangeerfunctie naar een locatie elders, waardoor een grote mate van ontwerp-vrijheid zou ontstaan. Bij het opstellen van het masterplan in 1995 bleek dat deze optie niet haalbaar was. Er is een voorstel geschetst voor een zeer beperkte bebouwing aan de zijde van Bottendaal, bij de ir Wevestraat. Naar aanleiding van de inspraak hierover en de beperkte reikwijdte van het plan is besloten de ontwikkeling van de spoorkuil vooralsnog niet verder op te pakken. Wel zijn de plannen voor de busbaan en de fietsroute uitgewerkt en inmiddels uitgevoerd. Ondertussen is meer inzicht verkregen in de ecologische betekenis van de spoorkuil. Bij verdere planontwikkeling zal dit aspect extra aandacht krijgen. Inmiddels is ook meer duidelijkheid ontstaan over de toekomstige omvang en aard van de rangeerfunctie en over de ruimte die beschikbaar is voor invulling met andere functies. Gelet op de omvang, ligging en complexiteit van de spoorkuil is een ambitieuze en inventieve aanpak gewenst. De locatie wordt in het Kansensboek als belangrijke ontwikkelingslocatie aangeduid. Meervoudig intensief ruimtegebruik is hier een belangrijk item. Vanuit het Wijktoekomstplan Willemskwartier worden wensen en ideeën aangereikt. Aanpak van de huidige milieuoverlast (geluid) van de rangeerfunctie is een extra opgave in dit plandeel. Door NS Vastgoed en BAM Vastgoed wordt een nadere verkenning uitgevoerd naar de ontwikkelingsmogelijkheden van de Spoorkuil. De uitkomsten hiervan zullen in het licht van dit schetsboek en het op te stellen Masterplan Spoorzone worden beoordeeld.





Parkeerstrategie, parkeerlocaties

De strategie ten aanzien van het parkeren in de Spoorzone sluit aan bij het parkeerbeleid voor het stadscentrum. Het aan het zicht onttrekken van geparkte auto's is een belangrijk uitgangspunt (blik van de straat) en wordt vertaald in de realisatie van (ondergrondse) parkeervoorzieningen, met name aan de rand van de binnenstad. In dit kader zijn de mogelijkheden verkend voor nieuwe garages onder het Joris Ivensplein en onder de Nassausingel. Beide locaties brengen echter zodanige complexe factoren met zich mee dat haalbaarheid niet reëel lijkt. In dat kader zullen alternatieven (Hezelpoort, van Schaeck Mathonsingel) onderzocht worden. De stationsomgeving zal kunnen meeprofiteren van een nieuwe garage onder de Nassau- of van Schaeck Mathonsingel, daarnaast zijn parkeervoorzieningen voor eigen gebruik (kantoren, woningen e.a.) gewenst. Hierbij geldt voortsnog een parkeernorm van 1 plaats per 10 werknemers voor kantoren (Nota Mobiliteit in Balans). Voor automobilisten die met het openbaar vervoer willen reizen zal door de N.S. een nieuwe P & R-voorziening worden gerealiseerd op het van Gend & Loos terrein.

Economische context

Op stedelijk niveau is er de afgelopen 10 jaar sprake van een opname van gemiddeld 11.000 m² kantoorruimte per jaar aan nieuwbouw. Sinds de vaststelling van het Masterplan Stationsomgeving in 1995 is in de Spoorzone nauwelijks kantoorruimte toegevoegd, ondanks de gerichte kantorenmarktstrategie. Alleen het nieuwe politiebureau en de Graafse Poort zijn concrete invullingen van de gewenste ontwikkeling van de stationsomgeving. De relatief eenvoudige herontwikkeling van het van Gend & Loos terrein (plan Carolus) verloopt zeer moeizaam.

Nijmegen kent nog steeds een bescheiden profiel als kantoorstad. Daarbij heerst er onder potentiële gebruikers een sterke hang naar herkenbaarheid en eigen uitstraling, welke beter in kleine kantoorpanden tot uiting komt.

Voor de capaciteitsplanning voor de periode 2001-2015 is het Kantorenmarktonderzoek van 1999 richtinggevend. In dit onderzoek is aangegeven dat 30% van de toekomstige nieuwbouw in de stationsomgeving zou moeten plaatsvinden. Andere locaties zijn de Brabantse Poort, Mercator, Waalsprong en de 'overige stad'. Een goede segmentering van de vraag is daarbij gewenst, inclusief een goede afstemming in KAN-verband.

Wonen in de Spoorzone

In de zoektocht naar nieuwe woonlocaties in de stad kan de spoorzone een belangrijke rol vervullen. Woningbouw kan een goed middel zijn om de ruimtelijke samenhang tussen verschillende stadsdelen te versterken en daarbij leefbaarheid en sociale veiligheid te verbeteren. De afgelopen jaren zijn er - na de realisatie van de complexe Stieltjesstraat en Vondelstraat - geen noemenswaardige nieuwe initiatieven geweest. In de omgeving van de Spoorzone zijn echter wel verschillende ontwikkelingen op het gebied van woningbouw in gang gezet. In Bottendaal is de invulling van Dobbelman aanstaande, in de Wolfskuil en Willemskwartier worden in het kader van de wijkvisies ingrepen in de woningvoorraad voorgesteld. Op korte termijn zal ook voor Waterkwartier / De Bezen gestart worden met een wijkvisie. Afstemming met deze wijkvisies is belangrijk. Woningbouw op verschillende locaties in de Spoorzone kan een goede aanvulling geven op het aanbod aan gedifferentieerde woonmilieus in de stad.