



Gebiedsvisie

Stationsdistrict

Nijmegen

oktober 2024





**Stations
District
Nijmegen**



Begrenzing van het plangebied voor de gebiedsvisie Stationsdistrict

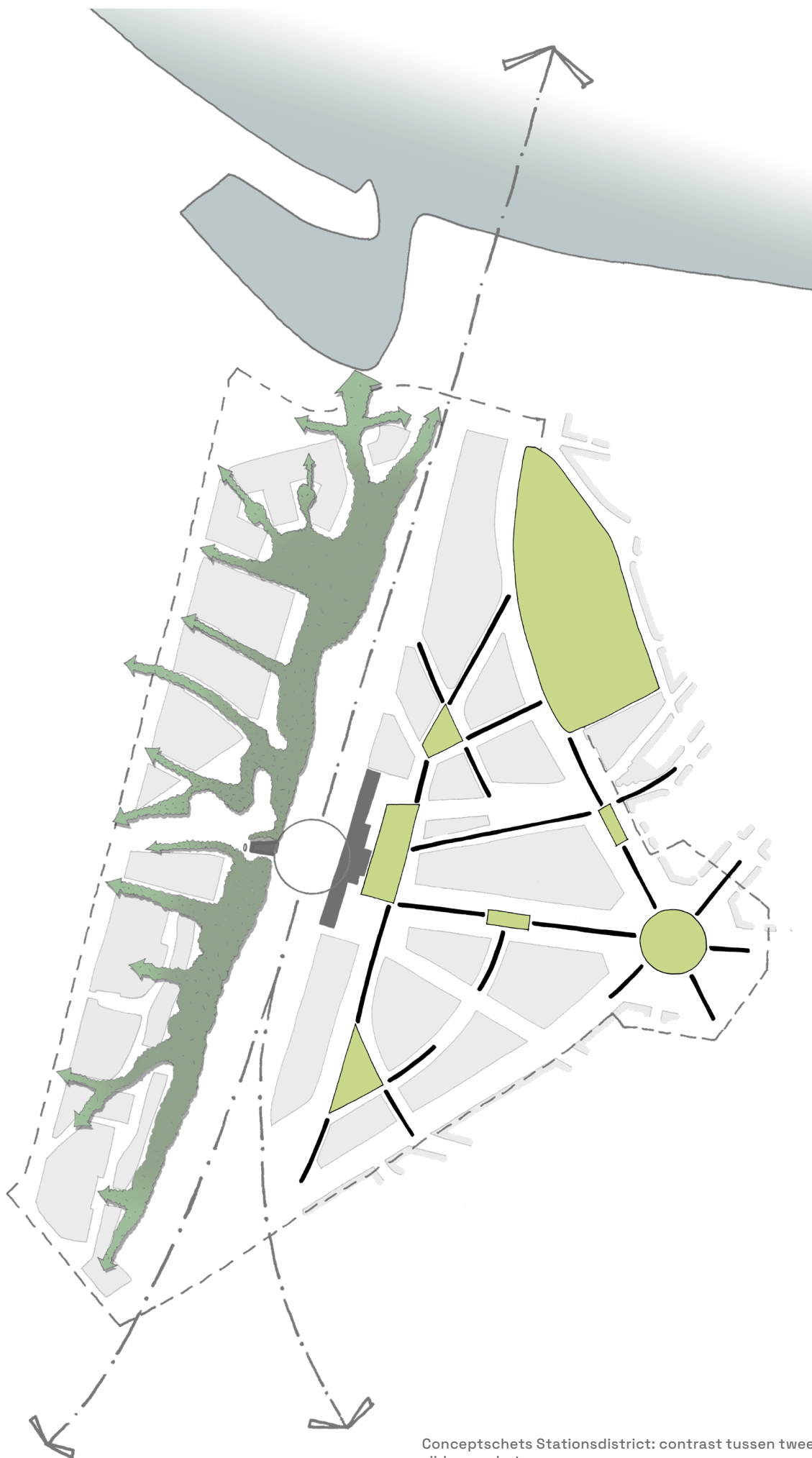
Inhoud

1. DEZE VISIE	8
Context	9
Participatie	9
Leeswijzer	9
2. RUIMTELIJKE ANALYSE	10
3. TOEKOMSTBEELD	18
Een ambitieus, groen en eigenzinnig Stationsdistrict waar het prettig verblijven is	20
4. SPEERPUNTEN VOOR HET STATIONSDISTRICT	22
1. Het Stationsdistrict als onderdeel van het verbrede centrum	24
2. Hoogwaardige OV-knoop 'reizen en verblijven'	30
3. Openbare ruimte als basis voor verbinding en verblijven	34
4. Erfgoed en landschap als identiteitsdragers	38
5. Toekomstbestendig gebied	42
5. CRUCIALE INGREPEN IN DE OPENBARE RUIMTE	46
Westentree station en vernieuwd Stationsplein	50
De Westentree	50
Het Stationsplein	50
Tunnelweg en omgeving	52
Tunnelweg	52
Nieuwe Marktstraat - Stieltjesstraat	56

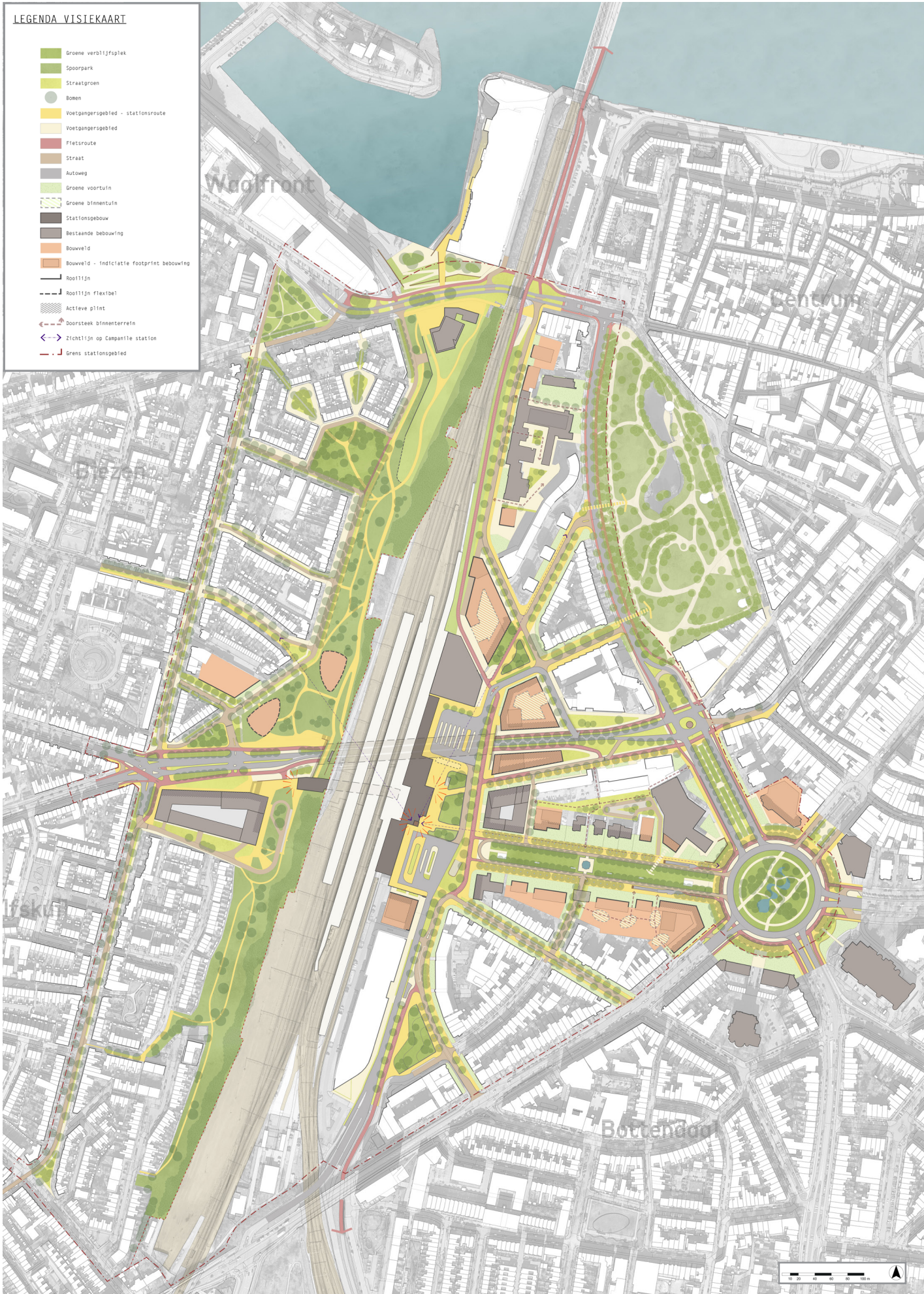


**Stations
District
Nijmegen**

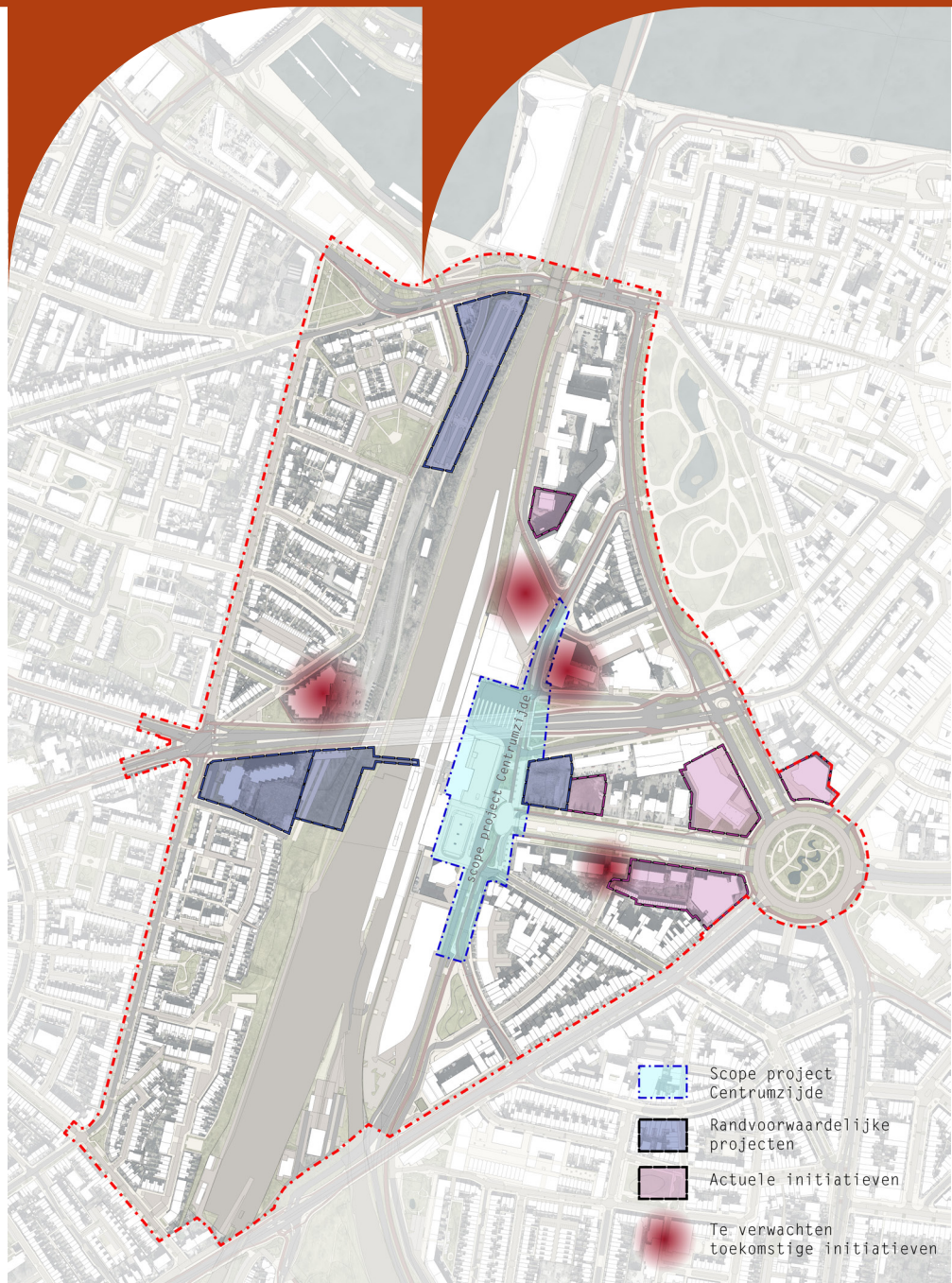
19 ^e -Eeuwse singels	58
Nassausingel - Quackplein	58
Van Schaeck Mathonsingel	60
Keizer Karelplein	62
Campusbaan en omgeving	64
Van Diemerbroeckstraat en Arend Noorduijnstraat	64
Westerkwartier	66
Nieuwe Westentree	66
Groene Corridor	66
 6. ONTWIKKELSTRATEGIE	 68
Lopende ontwikkelingen	70
Uitwerkingsagenda	70
Uitvoerbaarheid gebiedsvisie	72
Fasering, participatie en tijdelijkheid	74
 BIJLAGEN	 78
1. Opbrengst participatie Gebiedsvisie	80
2. Begrippenlijst Gebiedsvisie Stationsdistrict	86
3. Relevante documentatie	88
 COLOFON	 90



Conceptschets Stationsdistrict: contrast tussen twee zijdes van het spoor



Visiekaart voor het Stationsdistrict



Ontwikkelingsdynamiek in het Stationsdistrict: lopende projecten, initiatieven en te verwachten initiatieven

1. Deze visie



Enkele projecten in ontwikkeling of aanbouw, van links naar rechts Duet (VanWonen), UUV-locatie (Neoo) en het nieuwe Metterswane (KondorWessels)

Het Stationsdistrict is volop in verandering. Het gebied kent inmiddels 28 deelprojecten. Zo'n grote opgave vraagt om een integrale visie. Deze visie is bedoeld als toekomstbeeld, als wenkend perspectief voor de ontwikkeling van het Stationsdistrict en heeft een horizon tot 2050. Het is geen blauwdruk voor de ontwikkeling van het Stationsdistrict, maar moet aanzetten tot beweging.

Context

Deze visie staat niet op zich, maar verhoudt zich tot landelijk, regionaal en lokaal beleid en tot uitvoeringsafspraken met verschillende partners. Hieronder noemen we er enkele.

Landelijk

- Nationale Omgevingsvisie (NOVI)
- Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)
- Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)

Regionaal

- Woondeal regio Arnhem-Nijmegen

Lokaal

- Kader Ruimtelijke Kwaliteit (KRK)
- Omgevingsvisie gemeente Nijmegen
- Koers voor de binnenstad
- Nijmeegse Woonagenda 2024-2029 "Beter Benutten en betaalbaar bouwen"
- Cultuurhistorisch onderzoek, gebiedsanalyse Steenhuis-Meurs oktober 2022 (deel 1)
- Mobiliteitsbeleid Nijmegen
- Energietransitie Nijmegen
- Actieprogramma inclusie
- Klimaatadaptatiestrategie
- Erfgoedstrategie

Participatie

De inspiratie voor deze visie is opgehaald uit de stad. In verschillende themasessies en in levendige stadsgesprekken is met bewoners, gebruikers, professionals en initiatiefnemers over de toekomst van het Stationsdistrict nagedacht. Deze visie is hiervan de weerslag.

Leeswijzer

Met een ruimtelijke analyse (hoofdstuk 2) brengen we de huidige situatie in het Stationsdistrict in beeld. In hoofdstuk 3 schetsen we een toekomstbeeld. Dit werken we in hoofdstuk 4 uit in een aantal speerpunten met spelregels voor vervolgitwerkingen, plannen en initiatieven. Daarmee geeft de visie richting aan bewoners en gebruikers van dit gebied en aan investeerders en ontwikkelaars die zich nu of in de toekomst op dit Stationsdistrict willen richten. Hoofdstuk 5 omvat een aantal ingrepen in de openbare ruimte die alle ontwikkelingen in het gebied logisch met elkaar verbindt. De visie sluit af in hoofdstuk 6 met een ontwikkelstrategie die beschrijft hoe we omgaan met lopende en toekomstige projecten in het Stationsdistrict.



**Stations
District
Nijmegen**



2. Ruimtelijke analyse



**Stations
District
Nijmegen**

Het Stationsdistrict is geen lege bladzijde, maar is al 2000 jaar in ontwikkeling. Er zijn nog veel verschillende tijdslagen terug te vinden in het gebied. Dit is een enorme kwaliteit van het gebied, maar geeft soms ook een rommelig en versnipperd beeld. Hieronder beschrijven we een aantal opvallende bevindingen.

Verschillen in stadsbeeld: losse fragmenten en beperkte dichtheid

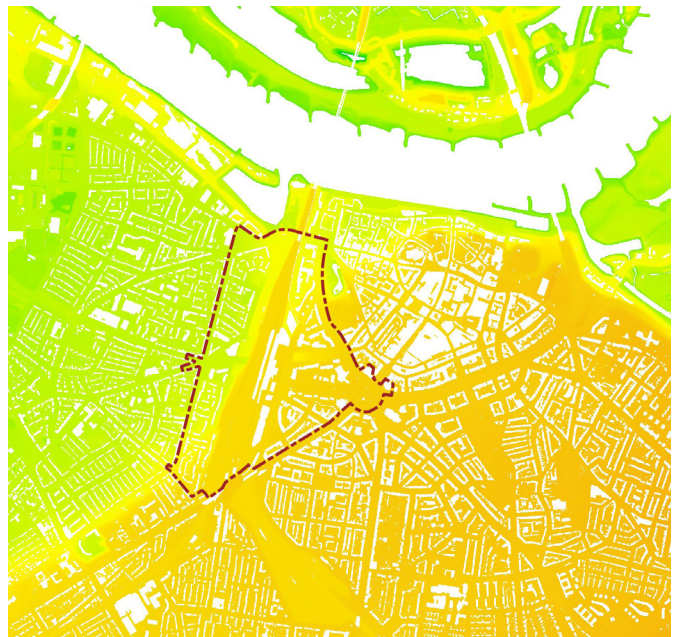
Het Stationsdistrict is ruimtelijk niet onder één noemer te vatten. Het is een verzameling van stadsfragmenten die onderling zeer verschillend zijn qua beeld en sfeer, maar die allemaal dichtbij het station liggen. Kenmerkend voor het Stationsdistrict zijn de verschillende soorten gebouwen: villa's en rijtjeswoningen staan soms pal naast stevige woontorens. In het gebied liggen ook een aantal bouwterreinen. De dichtheid van de bebouwing rondom het station is lager dan men van een centraal gelegen stationsomgeving verwacht.

Spoelzandwaaier en 19^e-eeuwse stadsuitleg

Het Stationsdistrict ligt op de grens tussen de hooggelegen Nijmeegse binnenstad en 19^e-eeuwse bebouwing, en de lagergelegen woonbuurten in Nijmegen West. Dat komt omdat het station is gebouwd op de spoelzandwaaier – de uitloper van de stuwwal. De spoorlijn en het station werden in de 19e eeuw buiten de stadsmuren op afstand van de binnenstad gebouwd. Na de afbraak van de stadsmuren ontwierp men een nieuw monumentaal stratenplan met onder meer de Van Schaek Mathonsingel, Nassausingel, Oranjesingel en het Keizer Karelplein. Doel van dit plan was om kapitaalkracht naar de stad te halen door de bouw van grote stadsvilla's en kwalitatief royale en goede openbare ruimte om te flaneren. De stad groeide daarmee naar het spoor toe, maar het spoor zelf werd een breuklijn tussen deze groots opgezette stadsontwikkeling en de eenvoudiger woonbuurten aan de westzijde.



Verzameling van elementen uit diverse tijdslagen



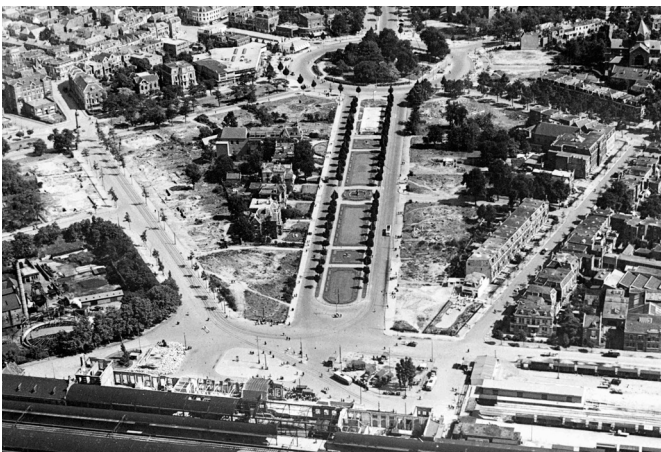
Hoogtekaart: Stationsdistrict op de rand van de spoelzandwaaier



Stationsweg (later Van Schaek Mathonsingel) in 1927



Gewijzigd Plan van uitleg Nijmegen, Brouwer 1878



Oorlogsschade in het stationsgebied, foto uit 1949



Wederopbouwarchitectuur langs Van Schaeck Mathonsingel

Verwoesting door bombardement

Het bombardement van 22 februari 1944 richtte enorme schade aan in het Stationsdistrict en de Nijmeegse binnenstad. Het station zelf en grote delen van de nabijgelegen 19^e-eeuwse stadsuitbreiding werden verwoest. Er kwam een grotendeels nieuw station, soberder dan het oorspronkelijke, maar passend bij de wederopbouwperiode. Het gehele stationscomplex is in 2022 door de Gemeenteraad aangewezen als gemeentelijk monument. Juist de zichtbaarheid van de verschillende tijdslagen in dit station zijn een enorme kwaliteit.

Aan de Van Schaeck Mathonsingel is in de wederopbouwperiode een relatief kleinschalige, maar onmiskenbaar modernistische invulling gegeven. De singel heeft daardoor een wat hybride karakter met enerzijds historische villa's in grote tuinen en anderzijds appartementenblokjes in collectief groen.

Komst van de Tunnelweg

De aanleg van de Tunnelweg in 1966 paste bij het welvaartsdenken van die tijd: veel ruimte voor de auto en minder aandacht voor de kwaliteit van de openbare ruimte. De royale singels en het Keizer Karelplein werden aangepast om de auto de ruimte te bieden.

De aanleg van de Tunnelweg bracht ook schade toe aan het bijzondere 19^e-eeuwse stratenplan vóór het station. Het profiel van de Tunnelweg past niet goed bij de vooroorlogse stad. Fietzers en voetgangers ervaren de Tunnelweg, de hoofdverbinding tussen West en het centrum, als een onaangename en onveilige route.



Beeoogd tracé voor Tunnelweg, situatie in 1949



De Tunnelweg vlak na voltooiing, foto uit 1967 (J.F.M. Trum)



Tunnelweg in de huidige situatie



Hotel en ROC



Parkeerterrein aan westzijde spoor



Politiebureau, Doornroosje en snelbinder



Achterzijdes woningen tegen het spoortalud

Losse ontwikkelingen langs het spoor

Aan de centrumzijde liggen een aantal relatief nieuwe gebouwen; poppodium Doornroosje, het Mercurehotel, het ROC en het politiebureau. Deze bebouwing ligt min of meer geïsoleerd tussen spoor en stad en sluit niet aan bij het oorspronkelijke stratenplan.

Aan de westzijde is vooral het grote hoogteverschil opvallend. De aanwezigheid van de spoelzandwaaier is hier als landschappelijk fenomeen niet te missen. Nijmegen-West keert zich duidelijk af van het spoor en het station. Achterkanten van woningen en grote parkeerterreinen domineren hier het beeld. Met de komst van de nieuwe Westentree en nieuwbouw op de plekken van het voormalige UWV-kantoor en parkeerplaats Oude Stad bij de Nieuwe Hezelpoort lossen we dit deels op.

Versteend en onaantrekkelijk Stationsplein

Opvallend is dat zowel in de vooroorlogse als de naoorlogse situatie het station en het Stationsplein niet echt goed aansluiten op het monumentale stratenplan.

Het huidige Stationsplein is functioneel ingericht om de reizigers stroom zo snel mogelijk af te wikkelen. Het is niet ingericht om te verblijven. Het plein is volledig versteend en er staan geen bomen. Daarom is het zeer gevoelig voor opwarming tijdens hitteperiodes.



Kale, versteende Stationsplein

Inpassen busstation

Om een betere en betrouwbaardere dienstregeling voor de bus mogelijk te maken ligt er een wens om het busstation uit te breiden. Dat past bij de opgave om de auto in de stad terug te dringen en het openbaar vervoer ruim baan te geven. De inpassing van een groter busstation met extra rijbanen en wachtplekken vraagt veel ruimte, terwijl we ook andere wensen hebben voor het Stationsplein, zoals het verbeteren van de verblijfskwaliteit.

Inrichting openbare ruimte

Niet alleen op het Stationsplein, maar in het gehele Stationsdistrict is de kwaliteit van de openbare ruimte onvoldoende. Op veel plekken zijn de trottoirs en looproutes krap bemeten. De routes van het station naar de binnenstad zijn onaantrekkelijk en niet goed toegankelijk voor mensen met een beperking. De oversteekplaatsen direct voor het Stationsplein voelen onveilig door de vele voetgangers, fietsers en bussen die elkaar hier kruisen.

De grote druk op de ruimte heeft geleid tot veel verharding op het Stationsplein en in de Tunnelweg. Tezamen vormt dit een vrijwel aaneengesloten verhard oppervlak dat ongeveer even groot is als het Kronenburgerpark. Een overmaat aan verharding treffen we ook aan langs het spoortaalud. Zowel aan de Nieuwe Marktstraat als op het P+R-terrein aan de Eerste Oude Heselaan liggen veel onbenutte parkeerplaatsen. De Nieuwe Marktstraat toont door de aanwezigheid van een hekwerk halverwege en door de hekken rond het politiebureau bovendien niet als een uitnodigende straat. Door onvoldoende schaduw en weinig koele plekken is het gebied bovendien gevoelig voor hittestress.

Langs de Van Schaeck Mathonsingel is de openbare ruimte beter ingericht, met laanbeplanting en een royale voetgangerszone in het midden. Alleen sluit deze voetgangerszone niet goed aan op het Stationsplein en het Keizer Karelplein. Het Keizer Karelplein is een unieke



Huidige situatie busstation



Nauwelijks ruimte voor fietser en voetganger langs Schouwburg



Quackplein als barrière tussen station en binnenstad



Open ruimte rond station vergelijkbaar in schaal met Kronenburgerpark en Valkhofpark, maar volledig verhard



Muur halverwege de Nieuwe Marktstraat



Gauwe en sleetse inrichting van het Keizer Karelplein



Anonieme gevel van parkeerkelder langs de Hustinxstraat



Snelbinder scheidt politiebureau van de Nieuwe Marktstraat



Meubelwinkel staat afzijdig langs Tunnelweg

ruimte. In het midden ligt een park dat nog vrijwel identiek is aan de oorspronkelijke opzet. De buitenrand van het plein is echter sleets en veelvuldig aangepast om de verkeersstromen beter te kunnen afwikkelen. Van de oorspronkelijke lommerrijke grandeur is daardoor weinig over; de groenstructuur is hier fragmentarisch en het ontbreekt aan comfort voor fietsers en wandelaars.

Aansluiting van bebouwing op de openbare ruimte

Opvallend is dat er aan de centrumzijde in het Stationsdistrict vrijwel nergens een aangename samenhang tussen gebouwen en openbare ruimte aanwezig is. Daar waar in de Van Oldenbarneveltstraat en Vondelstraat op aantrekkelijke wijze de overgang openbaar-privé is vormgegeven, is dit niet overal in het gebied zo. Bij de villa's aan de Van Schaek Mathonsingel zijn voortuinen omgevormd tot parkeerterreinen. Bij de Schouwburg ontbreekt een trottoir aan de Nassausingel en wordt de voorruimte gedomineerd door een laad- en loszone. Voor de bankgebouwen aan het Keizer Karelplein hebben verharde vlaktes de plaats ingenomen van groene voorruimtes. Het belastingkantoor en het politiebureau sluiten niet goed aan op de straat. Het ROC is ingesnoerd tussen busbaan en spoor. Langs de Burgemeester Hustinxstraat, de Spoorstraat en het Stationsplein is evenmin een kwalitatieve aansluiting van bebouwing op de openbare ruimte aanwezig.

Hoewel minder uitgesproken, speelt deze problematiek ook aan de westzijde. Langs de Eerste Oude Heselaan richten de woningen zich overtuigend op de straat. De woningen aan de Anjelierenweg (naast het spooremlacement) keren zich met de achterzijde naar het spoortaalud. Ook Vissers Meubelen gaat nauwelijks een relatie aan met de Tunnelweg.



3. Toekomstbeeld



**Stations
District
Nijmegen**

Een ambitieus, groen en eigenzinnig Stationsdistrict waar het prettig verblijven is

In 2050 is het Stationsdistrict zowel volwaardig onderdeel van het centrum als een bestemming op zich.

Dé toegangspoort tot de stad waarin de kwaliteiten en de identiteit van de stad zichtbaar zijn. Een veelzijdig programma van wonen, werken, horeca en cultuur, levendigheid op de begane grond, aantrekkelijke verblijfsplekken in de openbare ruimte en ruimte voor evenementen. Dat draagt bij aan reuring gedurende de hele week van 's ochtends tot 's avonds en maakt dat de kenmerkende levendigheid van de Nijmeegse binnenstad doorloopt tot in het Stationsdistrict. De Nijmeegse old city- young vibe zie je hier terug.

Nijmegen is een gastvrije stad en dat geldt ook voor het Stationsdistrict. Bezoekers aan de stad voelen zich hier welkom zodra ze de groene Stationspleinen oplopen. De Stationspleinen nodigen je uit om af te spreken of even rustig te zitten met een koffie of een broodje in afwachting op je bus of trein.

Aantrekkelijke beschutte looproutes nodigen uit om richting binnenstad of Waal te wandelen. Als een rode loper (maar dan groen) word je vanzelf de goede richting op geleid, zonder hinder van kruisend busverkeer. Aantrekkelijke functies rondom de Stationspleinen en langs de routes sluiten aan bij de uitstraling van de binnenstad: Nijmegen als levendige en historische stad. Gezellig, hip en sociaal. Een gemoedelijke woon- en studentenstad waar veel te beleven is op het gebied van cultuur, met een rijk uitgaansleven.

In plaats van een hinderlijke onderbreking, vormt het Stationsdistrict een aangename verbindende schakel tussen binnenstad en Nijmegen West en tussen de woonbuurten, de parken en de Waal. De stedenbouwkundige opzet is logisch en leesbaar. Binnen het Stationsdistrict zijn verschillende sferen te vinden met een gevarieerd stadsbeeld, maar met een duidelijke Nijmeegse schaal en identiteit. De centrumzijde kent

beschutte en groene routes, geïnspireerd op de 19^e-eeuwse singels. Groene koele plekken vormen stapstenen naar de binnenstad. Met de nieuwe Westentree richt het station, een moderne en goed functionerende ov-knoop, zich naar beide kanten van de stad. Aan de Westzijde vormt Groene Corridor een aangenaam buurtpark dat via bestaande en nieuwe groenstructuren uitwaaiert. Het groen verbindt zo de woonwijken en de Waal met de nieuwe Westentree van het station. De Tunnelweg ondergaat een gedaanteverwisseling. Van een brede, doodse autoweg verandert deze weg in een aantrekkelijke stadsstraat met aan weerszijden groen en de voorkant van gebouwen.



Conceptschets Stationsdistrict: contrast tussen twee zijdes van het spoor



foto: Clement Guillaume



foto: Clement Guillaume



4. Speerpunten voor het Stationsdistrict



Om dit toekomstbeeld van een ambitieus, groen en eigenzinnig Stationsdistrict waar te maken is een integrale aanpak nodig. We zetten in op 5 speerpunten voor de ontwikkeling en nieuwe inrichting van het Stationsdistrict. Elk speerpunt heeft eigen spelregels.



**Stations
District
Nijmegen**

1.

Het Stationsdistrict als onderdeel van het verbrede centrum



Na de realisatie van het Waalfront wordt, met de ontwikkeling van het Stationsdistrict, het stadscentrum van Nijmegen verder verbreed. Met het oog op duurzame bereikbaarheid levert de stationsomgeving een aanzienlijke bijdrage aan het opvangen van de groei van de stad. Er zijn 2000 nieuwe woningen voorzien in het Stationsdistrict. Dit is een flinke verdichtingsopgave. Om hier goed richting aan te kunnen geven is het belangrijk om goede richtlijnen vast te leggen ten aanzien van de benodigde toevoeging van programma. We bouwen aan de stad waarin gewoond, gewerkt en gerecreëerd wordt. Daarbij zoeken we vooral aansluiting bij doelgroepen die profiteren van de nabijheid van het station.

Die ruimte is ook aanwezig in het gebied. Namelijk op de plekken van het voormalige UWV-gebouw, parkeerplaats Oude Stad en het terrein achter Het Nieuwe Metterswane, en later ook bij het Belastingkantoor, het Politiebureau, Vissers Meubelen, de P+R-locatie, langs de Van Schaeck Mathonsingel en het Mercure-hotel. Daarmee ligt

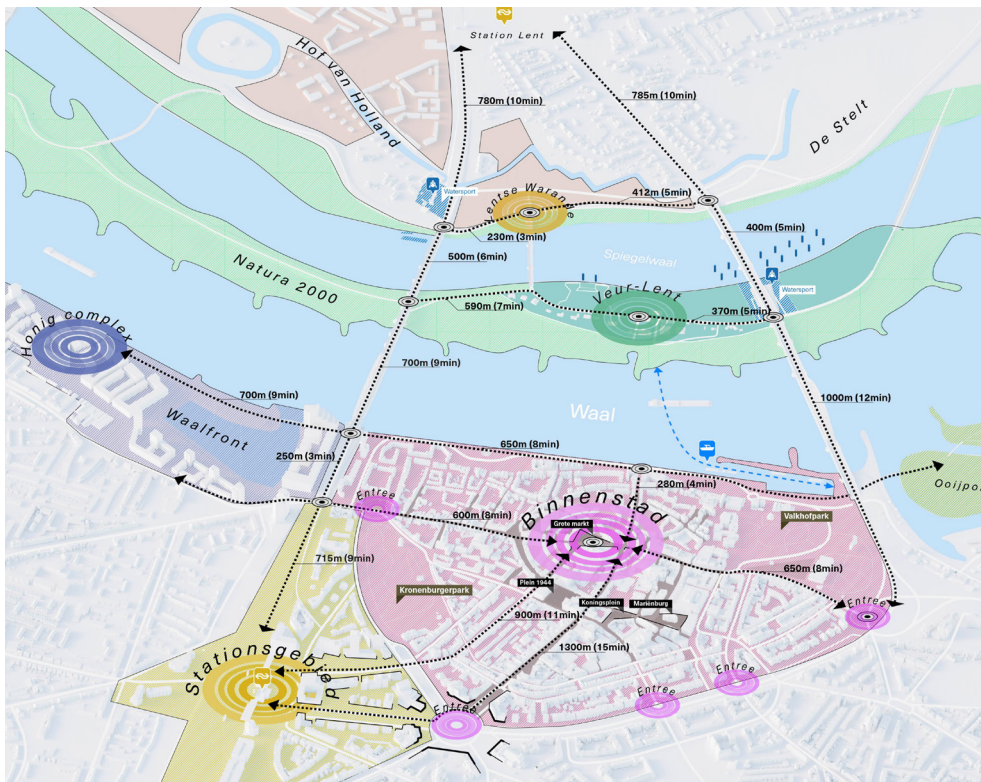
voor het Stationsdistrict een grote transformatie in het verschiet.

Combineren van functies

Centrumgebieden zijn succesvol als sprake is van zoveel mogelijk menging van functies. We voegen 2000 nieuwe woningen toe en zorgen dat de werkplekken en voorzieningen meegroeien. Binnen deze functies is zoveel mogelijk variatie. Dit betekent variatie in woningplattengronden en doelgroepen, in soorten bedrijven, in oude en nieuwe gebouwen, in hoge en lage huren, in kleine en grote gebouwen: alles zo veel mogelijk door en naast elkaar.

Wonen

Voor de woningbouw zetten we in op een- en tweepersoonshuishoudens uit diverse leeftijds- en inkomensklassen. Tenminste 2/3 van de nieuwe woningen is betaalbaar, waarvan minimaal 30% sociale huurwoningen. Daarmee geven we op gebiedsniveau uitvoering aan de Nijmeegse woonagenda.



Stationsdistrict als eigenzinnig onderdeel van het centrum, aanvullend op de oude binnenstad.
Beeld uit 'Koers voor de binnenstad'



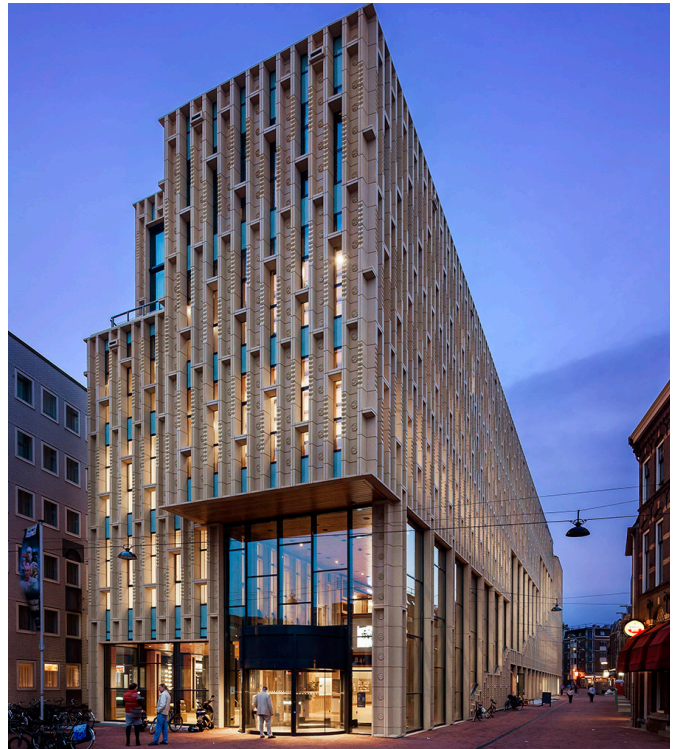
Referentie compact wonen in hoge dichtheid, maar met goede gedeelde voorzieningen

De nieuwe bewoners waarderen de nabijheid van het ov, de voorzieningen en de levendigheid. Het gaat dan bijvoorbeeld om studenten, net-afgestudeerden, young professionals, empty-nesters en senioren. Met deze laatste twee groepen wordt ook gemikt op het bevorderen van doorstroming. Het programma zal een brede variatie woningen bevatten, van studio's tot ruime en luxe appartementen. Voor de leefbaarheid in het Stationsdistrict is deze variatie in woningen van belang, omdat voldoende keuze kan bijdragen aan hechting van bewoners aan het gebied.

Werken

Als economische veerkrachtige stad zet Nijmegen in op een groei van 1000 banen per jaar. Het aantal werkplekken in het Stationsdistrict moet met deze doelstelling meegroeien. Daarbij zetten we vooral in op kantoren. Uit onderzoek blijkt dat er nu een kwalitatieve mismatch is tussen vraag en aanbod van kantoren. Op de meest gewilde plekken is geen aanbod. De omgeving van het station is een gewilde plek voor kantoren vanwege de nabijheid van het ov, de binnenstad, voorzieningen zoals cultuur en horeca die in combinatie met een goede kwaliteit van de openbare ruimte zorgen voor een goed vestigingsklimaat.

Om te voldoen aan de vraag en om te zorgen voor een goede mix willen we tussen 6.000m² tot 10.000m² aan nieuwe kantoorruimte realiseren in



Referentie nieuwbouw voor cultuur & educatie: de Rozet, Arnhem, Neutelings Riedijk Architecten

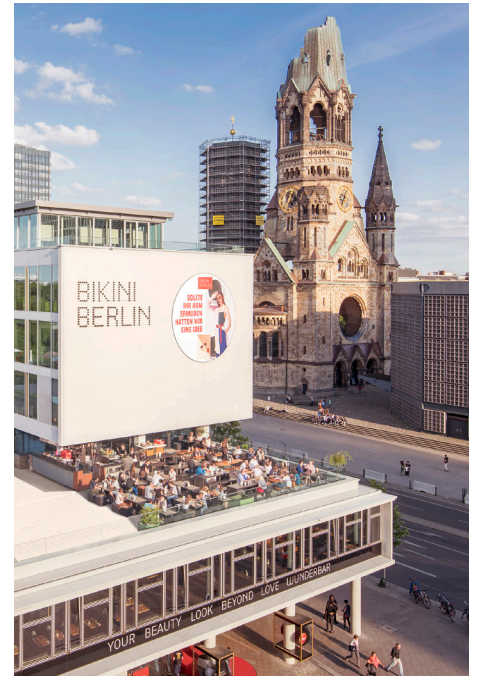
het Stationsdistrict. Het is daarbij wenselijk om kantoren voor verschillende soorten bedrijven te realiseren. Er is vooral behoefte aan ruimte voor kleinschalige gebruikers (250 m² tot 1000 m²) en voor grotere bedrijven in het topsegment.

Voorzieningen

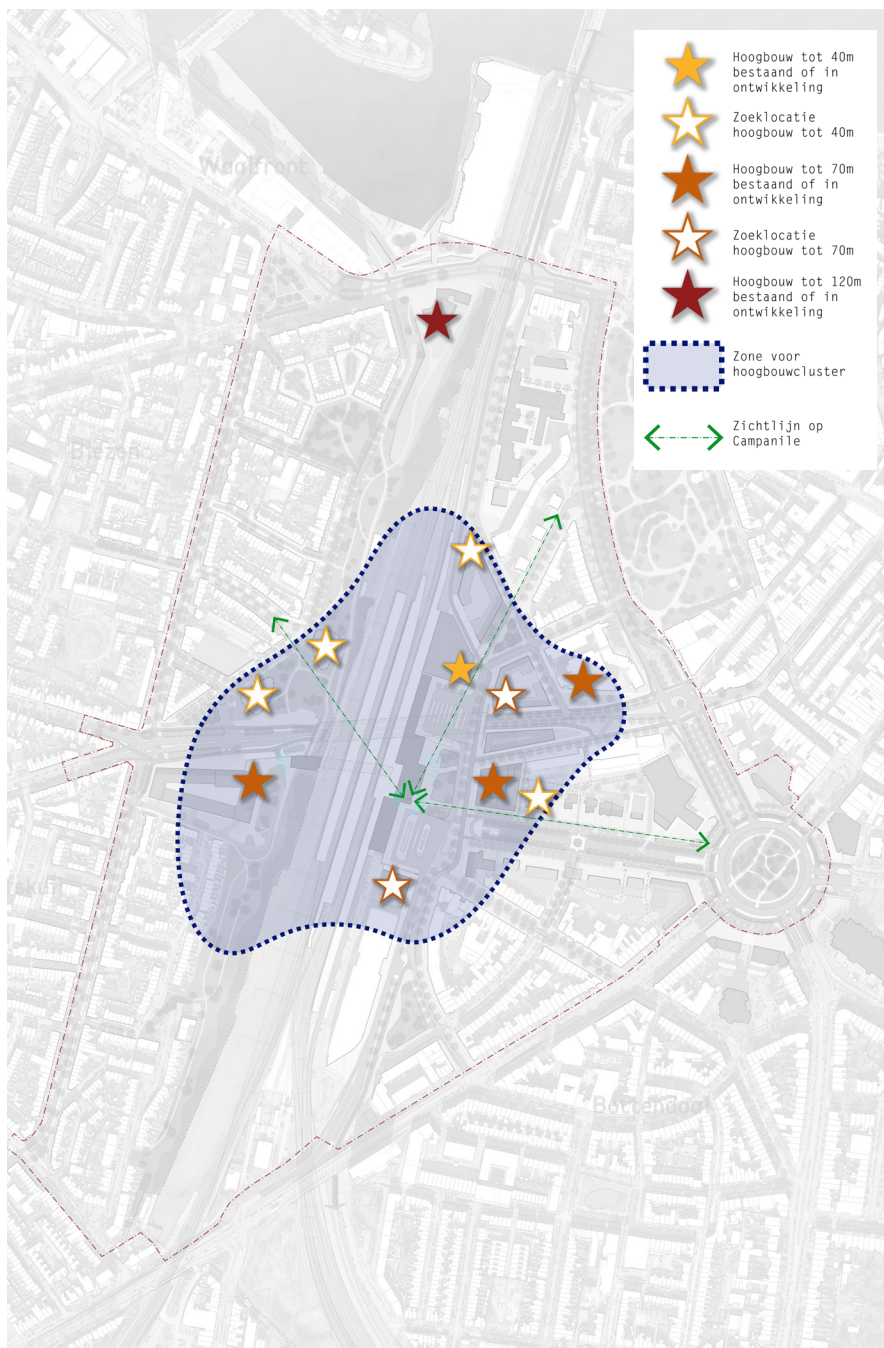
Als er meer woon- en werkruimte komt, is er ook behoefte aan meer commerciële - en maatschappelijke voorzieningen voor bijvoorbeeld boodschappen, zorg, onderwijs, sporten en spelen. Maar we kunnen ook denken aan extra ruimte voor vergaderen, congressen of debat. Omdat het Stationsdistrict onderdeel is van het verbrede centrum gaat het om voorzieningen die het gebied laten bruisen en de moeite waard maken om te bezoeken en te verblijven, zowel voor bezoekers uit de stad als uit de regio. Dat betekent meer cultuur, kunst, horeca, leisure en evenementen.

Een belangrijke factor in het levendig maken van het gebied is het toevoegen van verblijfskwaliteit. Dit doen we ook in de openbare ruimte. Deze moet toegankelijk zijn en bijdragen aan een prettig leefklimaat en uitnodigen tot ontmoeten en bewegen voor iedereen.

Winkelen blijft voorbehouden aan de binnenstad van Nijmegen en zal dus niet worden toegevoegd in het toekomstige Stationsdistrict.



Referentiebeelden beoogde stedelijkheid met een veelzijdige mix aan programma in hoge dichtheid, maar met een aantrekkelijke, groene openbare ruimte en actieve plinten en daken



Hoogbouwkaart



Inspiratie voor (middel-)hoogbouw uit eigen stad

Hoogbouw

Al deze ambities vragen ruimte. Daarom gaan we op sommige plekken in het Stationsdistrict de hoogte in. De hoogbouwkaart laat zien dat door slimme toevoeging van hoogbouw een compositie van hoge gebouwen ontstaat in de directe omgeving van het station. De Nimbustoren en de geplande hoogbouw van Metterswane en UWV zijn daardoor niet meer opzichzelfstaand maar vormen een samenhangend geheel. Het is daarbij belangrijk dat de hoogbouw een uitstekende kwaliteit heeft en iets toevoegt aan de stad. Dit gaat niet alleen over de gewenste slankheid en de mooie beëindiging van de hoogbouw maar ook over een goede uitwerking van de begane grondverdiepingen (de

plint). De plint is immers voor voetgangers het meest in het zicht. Aantrekkelijke functies (ook s'avonds) in de plint, en een rijke materialisatie, zijn belangrijke voorwaarden voor een aangenaam en levendig straatbeeld.

In het Stationsdistrict zijn er ook plekken, buiten de hoogbouwzone, waar we nadrukkelijk niet kiezen voor hoogbouw. Op deze plekken is verdichting wel mogelijk en wenselijk. Dit doen we niet direct aan de straat, maar altijd verder naar achter, in de tweede lijn. Bovendien met een maximale hoogte van 25-30 meter. Daardoor is het effect op de straat, en daarmee op de voetganger, relatief bescheiden.



foto: Nanda Sluijsmans

Materialen die uitnodigen tot aanraken, ook hout is mogelijk



Hoogbouw met stedelijke voorgrond en groene verblijfsruimte op wandelafstand



foto: Nanda Sluijsmans

Hoge kwaliteit in de plinten



Geleding in de massa en hechting aan de openbare ruimte



Spelregels

1. Substantiële toevoeging van programma dat bijdraagt aan centrumkarakter.
2. Stationsdistrict krijgt hoogbouwcluster: compositie van hoogbouw.
3. Centrumkarakter versterken door zo veel mogelijk mix van functies. Ook aandacht voor avond- en nachtfuncties.
4. Geen abstracte blokken, maar herkenbare gebouwen.
5. Zorg voor vergroten betrokkenheid buurt door divers woningaanbod.
6. De plint (begane grond) van gebouwen heeft een hoge kwaliteit. Zowel in materiaalgebruik als invulling.



2. Hoogwaardige OV- knoop 'reizen en verblijven'

Het station en omgeving blijven op de eerste plaats een belangrijk ov-knooppunt van regionale betekenis. Het goed functioneren hiervan is van vitaal belang voor de stad en randvoorwaarde om een gezonde groei van de stad mogelijk te maken en bij te dragen aan de mobiliteitstransitie.

Nieuwe entree westzijde

Het verbeteren van de kwaliteit van het Stationsdistrict als ov-hub voor zowel de centrumzijde als voor het Westerkwartier is al in gang gezet. De meest ingrijpende ontwikkeling is de nieuwe entree met een grote gebouwde fietsenstalling en voorzieningen aan de Westzijde. Deze Westentree zal het Stationsdistrict ingrijpend veranderen. Een achterkant wordt een voorkant met nieuwe routes van en naar het station voor voetgangers, fietsers en ov. Dit zorgt voor nieuwe dynamiek en nieuwe kansen voor een groot gebied. De barrière van het spoor wordt gevoelsmatig kleiner.

Fijn overstappen aan de centrumzijde

De afgelopen jaren heeft de gemeente samen met de Provincie, het ministerie van I&W, ProRail en NS een plan gemaakt voor het verbeteren van de centrumzijde, met een nieuw stationsgebouw, een nieuwe fietsenkelder en een vernieuwd busstation. Ook het Stationsplein zelf ondergaat een

metamorfose. We verbeteren de routes voor voetgangers en fietsers. Op het Stationsplein en de busperrons komen zoveel mogelijk bomen en een groene inrichting voor een aangename aankomst en overstap.

De beleving van de reiziger komt op de eerste plaats. Met de vernieuwing van het busstation, de busbuffer, het netwerk en de routes door het gebied is het bussysteem voorbereid op de toekomst. In en rondom het Stationsdistrict willen we inzetten op betrouwbaarheid van het netwerk. Daarbij hoort ook het bestuursakkoord dat de Provincie Gelderland in 2016 heeft getekend, waarin staat dat het regionaal busvervoer in 2030 volledig emissievrij moet zijn.

Balans tussen voetganger, fiets en bus

Door in te zetten op logische, veilige en aangename loop- en fietsroutes ontstaat meer balans tussen de verschillende soorten reizigers in het gebied. Er komen duidelijke oversteekplaatsen voor voetgangers. Hierdoor, en door aanpassingen aan de busroutes, zijn er straks minder conflicten tussen bus, fiets en voetganger en ontstaan logische wandelroutes. Zo vinden voetgangers beter hun weg in het Stationsdistrict. We zorgen voor perfecte fietsenstallingen waar ook ruimte is voor bakfietsen en fietsen van afwijkend formaat.



Impressie Westentree station Nijmegen (Office Winhov)

In de verder weggelegen toekomst zetten we in op het nog verkeersluwer maken van het Stationsplein door veel minder en liefst helemaal geen bussen meer voorlangs te laten rijden.

Door het vele groen ontstaat een betere verblijfsfunctie in het gebied. Kleine groene parken markeren duidelijke entrees van het verblijfsgebied. Door het ontwerp en materiaalgebruik transformeert de fietssnelweg voor het station tot een aangename route voor fietsers met aandacht voor andere weggebruikers.

Het Stationsdistrict als aanjager van de Nijmeegse mobiliteitstransitie

Om de verdichting van het Stationsdistrict gelijk op te laten gaan met vergroening en verduurzaming richten we dit gebied veel minder in op automobilititeit. Daarmee zetten we in op een deels autoluw gebied, maar behouden we de Tunnelweg, Nassausingel en het Keizer Karelplein als verkeersroutes voor auto- en busverkeer, waarbij een goede doorstroming essentieel blijft. Tegelijkertijd investeren we in verbeterde toegankelijkheid voor fietsers en voetgangers, zodat het gebied voor alle

verkeersdeelnemers bereikbaar blijft. Dit sluit aan op de mobiliteitstransitie en de Koers voor de Binnenstad. Een restrictief parkeerbeleid hoort daarbij. Dit betekent dat we geen nieuwe parkeervergunningen uitgeven in de directe omgeving van het station. Deelmobiliteit wordt een belangrijke schakel in de bereikbaarheid van het Stationsdistrict. Dit gaat om de beschikbaarheid, vindbaarheid en betaalbaarheid van deelauto's maar ook om deelfietsen en deelbakfietsen.

Als we minder ruimte bieden aan de privéauto moeten we meer aandacht hebben voor logistiek. Pakketbezorgers, verhuis- of klusbedrijven moeten een plek hebben waar zij kunnen laden en lossen. Hierover maken we duidelijke afspraken bij (vastgoed)ontwikkelingen.

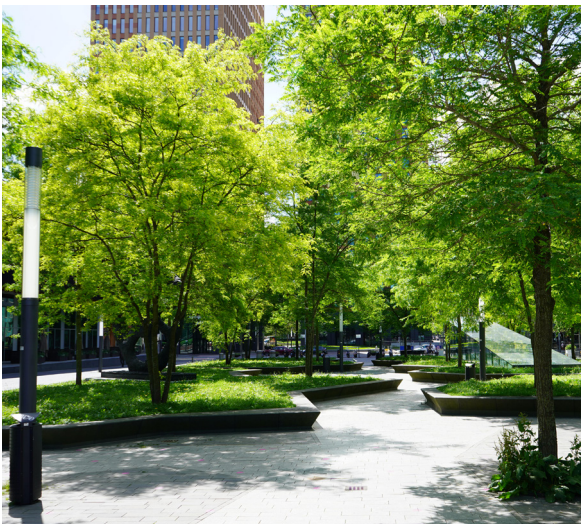
Er komen in Nijmegen vanaf 2025 drie zero-emissiezones voor stadslogistiek. Het Stationsdistrict valt nog niet binnen de zero-emissiezone van de binnenstad, maar ook hier willen we de logistiek zo duurzaam mogelijk regelen. Daarom zetten we in op afspraken met partijen in het gebied.

Spelregels

1. Looproutes zijn duidelijk en toegankelijk; wachtvoorzieningen zijn van hoge kwaliteit.
2. Heldere busrouting, de busbuffer wordt verplaatst en beter ingepast.
3. De fietsroute voor het station wordt ingericht met oog voor veiligheid voor voetgangers, in plaats van snelheid voor fietsers.
4. Goed inpandig fietsparkeren met aandacht voor bijzondere fietsen (afwijkende maten).
5. Minder ruimte voor de auto en meer ruimte voor voetgangers, fietsers.
6. Aandacht voor laden, lossen en bezorgen.



Referentie bushalte met comfort voor de reiziger, station Tilburg. Foto: Cepezed, Lucas van der Wee



Referentie groen Stationsplein, Amsterdam-Zuid.
Foto: Nanda Sluijsmans



Referentie hoogwaardige fietsenstalling, station Zwolle.
Foto: Aiste Rakauskaite



Referentie balans tussen voetganger, fietser en auto, station
Rotterdam Centraal. Foto: Nanda Sluijsmans



Referentie groen en beschadwd busstation, Franklin
Rooseveltplaats Antwerpen



3.

Openbare ruimte als
basis voor verbinding
en verblijven



Conceptschets Stationsdistrict: contrast tussen twee zijdes van het spoor



In het Stationsdistrict komt veel bij elkaar. Het landschap, verschillende tijdslagen in de bebouwing en infrastructuur. De openbare ruimte is de plek waar alles samen komt en verbonden wordt. Daarom krijgt de openbare ruimte de aandacht die nodig is om historische structuren en routes te herstellen en nieuwe aantrekkelijke routes en verblijfplaatsen aan te leggen.

Het Stationsdistrict vormt straks een aangename verbindende schakel tussen binnenstad, woonbuurten, parken en de Waal. De inrichting is klimaatadaptief, natuurinclusief en circulair. Daarmee maken we het Stationsdistrict duurzaam, gezond en sociaal. Het landschap en de 19^e-eeuwse stadsstructuur bieden hiervoor alle kansen. Op het Stationsplein en langs de Tunnelweg hebben we werk te doen. Hier willen we de hoeveelheid verharding beperken en bomen planten waar dat mogelijk is.

Groenconcept: sterk contrast tussen centrum en west

Het Stationsdistrict heeft twee kanten die sterk van elkaar verschillen: de centrumzijde op de spoelzandwaaier, de uitloper van de stuwwal, en de westzijde aan de voet daarvan, twaalf meter lager.

Aan de centrumzijde is het groen vooral klassiek en formeel, geïnspireerd op de 19^e-eeuwse singels. We werken aan een hoogwaardig netwerk van schaduwrijke en groene routes en verblijfplekken van allure.

Aan de westzijde zet de Groene Corridor, de doorgaande groene route tussen Waal en de bossen bij Heumensoord, de toon. Dit natuurlijke en ecologisch ingerichte spoorpark, vormt de ruggengraat in het gebied van waaruit groene vingers zich uitstrekken tot in de omliggende straatjes. Binnen het groen aan de Westzijde wordt ook voldoende nestgelegenheid en voedsel voor dieren gerealiseerd door het aanleggen van dichte, verwilderde stukken groen. Een aangenaam buurtpark voor het Westerkwartier, dat de bestaande groenstructuren en de Waal met de nieuwe Westentree van het station verbindt.



Inspiratie uit eigen stad: (gelaagd) groene openbare ruimte met verblijfskwaliteit

Natuurinclusief Stationsdistrict

De biodiversiteit in ons land verschaalt. De gevolgen van klimaatverandering en toename van stikstof hebben hun negatieve weerslag op biodiversiteit. Om die reden ontstaat er een steeds grotere urgentie om natuurinclusief te ontwikkelen en bouwen, om bij te dragen aan een robuuster ecosysteem voor flora en fauna. In stedelijk gebied is de ontwikkeling van groen-blauwe netwerken daarbij een belangrijk middel waarin ook aandacht is voor diversiteit aan plantensoorten met voldoende nestgelegenheid en voedsel voor dieren. Ook gebouwen spelen een rol in die netwerken. Het aanbrengen van verbonden en hoogwaardig groen op daken en collectieve tuinen en privé-groen versterkt de mogelijkheden voor vogels, egels en andere diersoorten.

Gezonde leefomgeving

Een groene leefomgeving draagt bij aan de gezondheid van bewoners en gebruikers. In het Stationsdistrict is dit punt van aandacht, net als het creëren van condities voor een gezonde en actieve levensstijl. Naast 'levendigheid' is 'rust' een belangrijke randvoorwaarde. Steeds meer is sprake van eenpersoonshuishoudens. Om vereenzaming tegen te gaan is het wenselijk om ontmoeting tussen mensen te stimuleren door het gedetailleerd vormgeven van de voorruimten van woningen, zodat er bijvoorbeeld plek is voor een bankje waar je de buurman ontmoet. Ook gemeenschappelijke ruimten in gebouwen en collectieve binnentuinen versterken het gemeenschapsgevoel.



foto: Nanda Sluijsmans



Referentiebeelden groene openbare ruimte voor verbinding en ontmoeten

Spelregels

1. Inzet op verbonden groen: ecologie, klimaat en recreatief gebruik.
2. Inrichtingsprincipe: groen tenzij...
3. Zorgdragen voor gelaagdheid in groen: boomlaag, struiklaag en plantlaag.
4. Groen betekent volle grond.
5. Inzet op het realiseren van dicht, verwilderd groen als onderdeel van een robuust ecosysteem.
6. Inzet op gezonde leefomgeving die uitnodigt tot ontmoeting, bewegen en rondjes-om.



4. Erfgoed en landschap als identiteitsdragers

We bouwen voort op de unieke bestaande kwaliteiten in het gebied. De ligging op de rand van de spoelzandwaaier, wat de officiële benaming van de uitloper van de stuwwal is, maakt dat het gebied zowel 'boven' als 'beneden' ligt. Het reliëf van de spoelzandwaaier in combinatie met het grootse spoortalud dat naar de Waalbrug voert is een scheidslijn tussen gebieden met verschillende karakteristieken. Deze verschillen koesteren we door het hoogteverschil zichtbaar te maken in de uitwerking van de Groene Corridor.

Cultuurhistorie

Aan de centrumzijde vormt het beschermd stadsgezicht van de 19^e-eeuwse stadsuitleg een belangrijke inspiratie voor de ruimtelijke visie. De monumentale singels en het Keizer Karelplein bieden een unieke krachtige stadsstructuur die als basis dient voor de doorontwikkeling van het Stationsdistrict. De plekken waar die 19^e-eeuwse structuur gehavend is worden met zorg aangepakt, om deze unieke Nijmeegse erfenis een nieuwe toekomst te geven.

Het Stationsdistrict ligt voor een deel in het Beschermd Stadsgezicht van de 19^e-eeuwse stadsuitleg. Ook zijn er een aantal gemeentelijke monumenten aanwezig zoals het station, het kantoor aan het Stationsplein 26 en het stedelijk gymnasium aan de Kronenburgersingel. De Stadsschouwburg heeft zelfs de status van rijksmonument. Daarbij wordt ook het voormalige ABN-Amrokantoor aan het Keizer Karelplein beschouwd als waardevol Post 65 gebouw. Dit vormt bij elkaar een bijzonder combinatie van een beschermde vooroorlogse stadsstructuur met beeldbepalende panden en enkele naoorlogse monumenten.

Tegelijkertijd hebben naoorlogse stedenbouwkundige ingrepen zich vooral gericht op de moderne autogerichte stad, waardoor de breuklijnen en contrasten heel zichtbaar zijn.



Kaart met beschermde objecten en stadsgezichten



Rijkheid aan karakteristieke gebouwen uit verschillende tijdslagen, foto: SteenhuisMeurs



Kronenburgersingel als prachtig voorbeeld



Te vergroenen voortuinen



Te behouden architectuur

Herstellen stadsstructuur

In deze gebiedsvisie zetten we in op het herwaarderen en herstellen van de 19^e-eeuwse structuur, zoals bedoeld in het cultuurhistorisch onderzoek van Steenhuis-Meurs (oktober 2022). Het herstellen van de groene omarming van straten, pleinen en gebouwen. Het royale groene karakter ervan biedt namelijk een perfect passend antwoord op de actuele vraag naar verblijfsklimaat met een gezonde en klimaat adaptieve inrichting.

De ruimte die de auto en later ook de fiets hebben ingenomen op de singels binnen het Stationsdistrict en het Keizer Karelplein, heeft op diverse plekken geleid tot een verschraving van het oorspronkelijke groene beeld of is ten koste gegaan van de ruimte voor voetgangers. Met de inzet op royaal groen en herstellen van historische routes wordt een deel van deze ruimte teruggegeven. Dit hangt sterk samen met de mobiliteitstransitie waarin we vervoer anders organiseren.

Stadsbeeld

Het stadsbeeld langs de singels in het Stationsdistrict en het Keizer Karelplein is zeer divers, net als de kwaliteit van de architectuur. Het is belangrijk om samenhang te bereiken in de uitstraling van het gebied, zonder een bepaalde

architectuur voor te schrijven. Dat doen we door regie te houden op de grootte en vorm van nieuwe gebouwen. Zo krijgen diverse generaties van gebouwen een gelijkwaardige positie.

Een tweede manier om samenhang te bereiken is door consequent te werken aan groene voortuinen langs het Keizer Karelplein en de singels in het Stationsdistrict. Dit is een wezenlijk kenmerk van dit stadsdeel dat sterk bijdraagt aan de ruimtelijke kwaliteit en het karakter van het gebied. Bij nieuwbouw sturen we hier actief op. Bij de bestaande bouw is het van belang de voortuinen te vergroenen en te ontdoen van parkeerplaatsen.

Rijke architectuur

Bij nieuwe ontwikkelingen besteden we veel aandacht aan de architectonische uitwerking, zeker van de onderste vijf verdiepingen. Het gebruik van kwalitatief goede materialen en detaillering van de onderste gebouwlagen sluiten aan bij de 19^e-eeuwse traditie (het zogenoemde 'uitbundige repertoire'), maar ook bij de wens om in het hele Stationsdistrict gebouwen toe te voegen die aantrekkelijk zijn vanaf de straat. Gevels met diepte en bijzondere details, zo mooi, dat ze ons verleiden om aan te raken.



Spectaculair hoogteverschil tussen spoor en westzijde

Landschap

Het fenomenale hoogteverschil tussen de westzijde en centrumzijde zal de basis vormen voor een grootse groenstructuur die parallel aan het spoor vorm moet krijgen. Deze groene ruimte biedt in de te verdichten omgeving een belangrijke plek voor koelte, bewegen en ontmoeten. Deze 'Groene Corridor' vormt ook de overgang tussen de bijna binnenstedelijke centrumzijde en de woonwijken in Nijmegen West. Door weerszijden van het spoortalud te vergroenen ontstaat een waardevolle landschappelijke koppeling met de Waalhaven en de Waal.

Voor deze gehele zone willen we de hekken langs het spoor en de dienstweg verplaatsen en op zorgvuldige en op compacte wijze integreren in het landschapsontworp. Daarmee kunnen we ook de ecologische kansen langs het spoor maximaal benutten.

Spelregels

1. Hoogteverschillen stuwwal worden beleefbaar.
2. Aan de centrumzijde vormt de 19^e-eeuwse stadsuitleg de inspiratiebron bij ontwikkeling en verdichting.
3. Rijke materialisatie en detaillering van de onderste vijf gebouwlagen.
4. We herstellen de gehavende delen van de singelstructuur en het Keizer Kareplein.
5. We verkleinen de negatieve impact van de Tunnelweg.
6. Transformatie van bestaande gebouwen is eerste keuze.

5. Toekomst- bestendig gebied



Nijmegen is uiterlijk in 2050 een klimaatadaptieve stad (hittebestendig, droogtebestendig en waterrobuust). Daarvoor vergroenen we het Stationsdistrict rigoureus. Dat draagt bij aan biodiversiteit en zorgt voor een aangename plek om aan te komen, te passeren en te verblijven.

Goed woon- en leefklimaat

We willen een gezond Stationsdistrict met beleefbaar groen dat bijdraagt aan welzijn. Een omgeving die uitnodigt om actief te bewegen (wandelen, fietsen, spelen en sporten) en bewust te leven. De Groene Corridor versterkt niet alleen de ecologie, maar is tevens een belangrijke sociale ontmoetingsplaats voor het Westerkwartier.

Er is aandacht voor windoverlast. Bij bebouwing hoger dan 25 meter vragen we al in de schetsfase om een windhinderonderzoek. Bezonnig van de gevels van woningen en van de openbare ruimte is een tweede belangrijk punt van onderzoek.

Klimaatadaptief

Klimaatverandering is één van de grootste en urgente opgaven van deze tijd. De toename van hevige buien, temperaturen en langere periodes van droogte hebben een grote impact op onze leefomgeving en welzijn. Vooral in de stad zijn deze effecten elk jaar beter merkbaar. Hevige buien kunnen wateroverlast en overstromingen veroorzaken, en langere perioden van hoge temperaturen zorgen voor hittestress. Dit heeft negatieve gevolgen voor de gezondheid en biodiversiteit. Ook de langere periodes van droogte hebben invloed op bijvoorbeeld de beschikbaarheid van drinkwater en verzakking van de bodem. De keuzes die we in de stad en in het Stationsdistrict maken, moeten ervoor zorgen dat het gebied weerbaar wordt voor de gevolgen van klimaatverandering.

Gebouwen en openbare ruimten in het Stationsdistrict moeten bijdragen aan de waterhuishouding van het gebied en water zoveel mogelijk vasthouden en afvoeren via



Referentie Groene Corridor als ontmoetingsplaats



Referentie park langs het spoor met ruimte voor natuur en waterberging, Essenburgpark Rotterdam



Vergroening van de openbare ruimte draagt bij aan klimaatadaptiviteit

privaat terrein, door waterberging op daken of op binnenterreinen. Opwarming in gebouwen willen we zoveel mogelijk voorkomen. Dat kan door vormgeving en oriëntatie van het gebouw, door het aanbrengen van zonwering en door het gebruik van lichtgekleurde materialen in de gevel. Buitenruimtes zijn ook in warme periode aangenaam omdat ze zijn ontworpen met schaduwplekken en groen.

Minimale ecologische voetprint

In de regio is een programma Conceptueel Circulair Bouwen vastgesteld waarin richting wordt gegeven aan deze wijze van bouwen. De openbare ruimte en gebouwen in het Stationsdistrict worden zoveel mogelijk circulair ingericht en gebouwd. Slopen en nieuw bouwen is niet meer de vanzelfsprekende keuze. We willen zuinig omgaan met uitputbare bronnen en dat doen we door hergebruik van bestaande gebouwen of casco's, en zó bouwen dat materialen een tweede leven kunnen krijgen. Om gebouwen lang mee te laten gaan wordt bij het ontwerp al gevraagd om na te denken over eventueel ander gebruik in de toekomst. Dit kan bijvoorbeeld een reden zijn om de begane grond extra hoog te maken.

Ook is het belangrijk om na te denken over multifunctioneel ruimtegebruik. Dit kan bijvoorbeeld zijn het creëren van een collectief dakterras op een gebouw.

Toekomstbestendig energiesysteem

Het energiesysteem van het Stationsdistrict is toekomstbestendig en efficiënt ingepast in de openbare ruimte. Met dit systeem kunnen gebruikers hun gebouwen duurzaam verwarmen en duurzaam koelen. Daarbij maken we zoveel mogelijk gebruik van lokale bronnen. Het gebruik van elektriciteit voor de warmte- en koudevoorziening beperken we waar dat kan. Zeker op piekmomenten drukt de warmte- en koudevoorziening niet onnodig op het elektriciteitsnet, door gebruik te maken van buffering van energie in bijvoorbeeld bodemenergiesystemen.

Het energiesysteem levert niet alleen warmte en koude aan de ontwikkelingen in Stationsdistrict, maar is verbonden met omliggende delen van de stad. De levering van duurzame energie aan de nieuwbouw vormt een vliegwiel voor de verduurzaming van bestaande bouw in en rondom het gebied.

Spelregels

1. Aandacht voor bezonning en windhinder.
2. Geen dak onbenut: energie en/of groen en ontmoeting.
3. Realiseren van 100 % regenwateropvang op locatie, uitgaande van 70mm bui.
4. Aantoonbaar duurzaam, circulair bouwen en transformatie waar mogelijk.



foto: Nanda Sluijsmans

Duurzame architectuur, Hortus Ludi Nijmegen



Compact wonen rond gedeelde groene binnentuinen



Daken inzetten voor groen en ontmoeting



Watelementen bieden verkoeling



Speelruimte die ook dient als waterberging



5. Cruciale ingrepen in de openbare ruimte



**Stations
District
Nijmegen**

De openbare ruimte is de verbinder van verschillende tijdlagen en ontwikkelingen in het Stationsdistrict. Daarmee is de openbare ruimte een belangrijk sturingsinstrument om de ambities uit deze visie te realiseren. Een krachtig openbare ruimte-raamwerk zorgt voor een hechte samenhang in het plangebied met ruimte voor vergroening. Daarmee biedt de openbare ruimte een kwalitatieve basis voor bouwplannen.

Aan de centrumzijde van het spoor zetten we vooral in op het verbeteren van de bestaande stadsstructuur als basis voor een stevige verdichting en programmatische verrijking. Aan de westzijde ligt de focus op het ontwikkelen van een aanvullende route- en groenstructuur.

Een aantal ingrepen in de openbare ruimte zijn in het bijzonder van belang voor het in gang zetten van de gewenste ontwikkeling van het Stationsdistrict. In dit hoofdstuk beschrijven we die ingrepen.



Conceptschets Stationsdistrict: contrast tussen twee zijdes van het spoor



Schematische doorsnede van het Stationsdistrict; aan de zijde van de binnenstad bindt het monumentale stratenplan met karkarakteristieke groene inrichting het Stationsdistrict samen, aan de westzijde staat het beleefbaar maken van het landschap voorop.

LEGENDA VISIEKAART

- Groene verblijfsplek
- Spoorpark
- Straatgroen
- Bomen
- Voetgangersgebied - stationsroute
- Voetgangersgebied
- Fietsroute
- Straat
- Autoweg
- Groene voortuin
- Groene binnentuin
- Stationsgebouw
- Bestaande bebouwing
- Bouwveld
- Bouwveld - indicatie footprint bebouwing
- Rooilijn
- Rooilijn flexibel
- Actieve plint
- Doorsteek binnensteer
- Zichtlijn op Campanie station
- Grens stationsgebied



Raamwerkkaart van openbare ruimte

Westentree station en vernieuwd Stationsplein

De Westentree

Aan de westzijde van het spoor wordt al een groot aantal jaren gewerkt aan de Westentree. Hiermee krijgt de westzijde van de stad een eigen entree van het station, met een aantrekkelijk groen voorplein, met een gebouwde fietsenstalling van circa 3000 plekken, en met spoorse voorzieningen zoals een Kiss&Ride en taxi's. Naast de Westentree komt een nieuw gebouw met op de begane grond diverse functies, waaronder horeca.

De nieuwe entree zal een boost geven aan de westkant van de stad en zal de centrumkant en de westkant van de stad beter met elkaar verbinden.

Het Stationsplein

Het Stationsplein nu

Het bestaande Stationsplein aan de centrumzijde, is op dit moment geen visitekaartje voor de stad. Het is een chaotisch ingerichte ruimte die tegelijkertijd krap en wijdlopijg aanvoelt. Krap omdat je als wandelaar steeds op je hoede moet zijn voor bussen en fietsers en het ontbreekt aan logische looproutes. Wijdlopijg omdat het plein samen met de ruimte van de Tunnelweg zich als een grote vrijwel boomloze vlakte voor je uitstrekt. De aanstaande nieuwbouw van Metterswane zal dit deels verhelpen, maar het blijft een onaangenaam

langgerekt plein zonder duidelijke verbinding met de stad. Vanuit ruimtelijke kwaliteit beschouwen we het busstation, de busbuffer en de busbaan als grootste knelpunten. De busbaan en de snelfietsroute vormen barrières voor voetgangers om veilig en comfortabel over te steken. De fietsenstalling naast hotel Mercure blokkeert op haar beurt logische wandelroutes richting Van Diemberbroeckstraat en het ROC.

Het Stationsplein straks

Het Stationsplein aan de centrumzijde wordt -in samenwerking met ProRail, NS, Ministerie IenW, en Provincie Gelderland- vanaf 2027/2028 ingrijpend aangepakt. Er komt een ruime entreehal die het station op fraaie wijze markeert en die, anders dan nu, aansluit bij het cultuurhistorisch waardevolle stationsgebouw. De entreehal zal royaal ruimte bieden aan de reizigers. De verschillende tijdslagen in het station (van respectievelijk architect C.H. Peters (1894) en architect Sybold van Ravensteyn (1954)) worden beter zichtbaar; de bestaande stationshal en de perronkappen worden in oude luister teruggebracht. De huidige winkels krijgen een nieuwe plek.



Impressie Westentree station Nijmegen (Office Winhov)

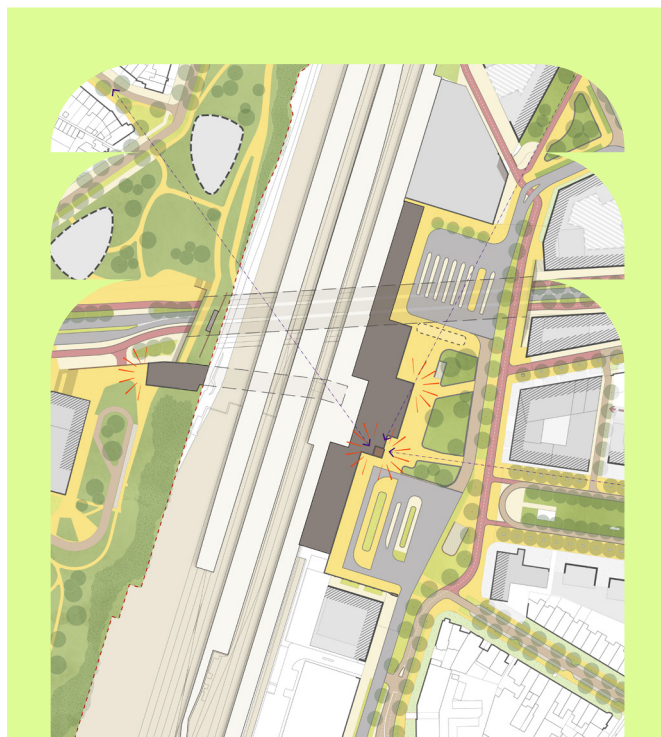


Verbeelding mogelijke inrichting nieuwe Stationsplein, beelden door Ziegler | Branderhorst

Het bestaande busstation naast Doornroosje zal geheel worden vernieuwd. En aan de andere kant van het Stationsplein komen twee volwaardige nieuwe bushaltes en een keerlus voor onder andere de belangrijke lijn 10 naar de campus. Hierdoor hoeven, in de toekomst, niet meer alle bussen vóór het station langs te rijden.

Vóór het station komt een gebruiksvriendelijke, grote ondergrondse fietsenstalling van circa 7000 plekken. Voldoende plekken om het gehele Stationsplein fietsvrij te maken. Hiermee ontstaat ruimte om het plein aantrekkelijker en veel groener in te richten.

Vanuit de stationshal wijzen straks twee heldere voetgangerroutes de weg naar de binnenstad: één via de Burgemeester Hustinxstraat en één via de van Schaeck Mathonsingel.



Tunnelweg en omgeving

Tunnelweg

Tunnelweg nu

De Tunnelweg vormt een breuklijn in het Stationsdistrict. Zowel door de breedte als door de verdiepte ligging is het een grote barrière. Een dergelijk brede verkeersdoorbraak voor auto's past niet meer in het toekomstbeeld van mobiliteit in de stad. De Tunnelweg ligt op de meest logische route voor wandelaars en fietsers tussen station en binnenstad, maar is door de grote breedte en het vele verkeer ook de minst aangename route.

De Burgemeester Hustinxstraat en de Spoorstraat worden druk gebruikt als busroute en busbuffer. Dat maakt de Tunnelweg nog breder en ontoegankelijker.

Busrouting

Met de huidige busrouting rijden de meeste bussen vanaf de noordzijde vóór het station langs naar de Campusbaan aan de zuidzijde. Deze voorlangs-route zorgt voor een onveilige oversteeksituatie op het Stationsplein

Tunnelweg straks

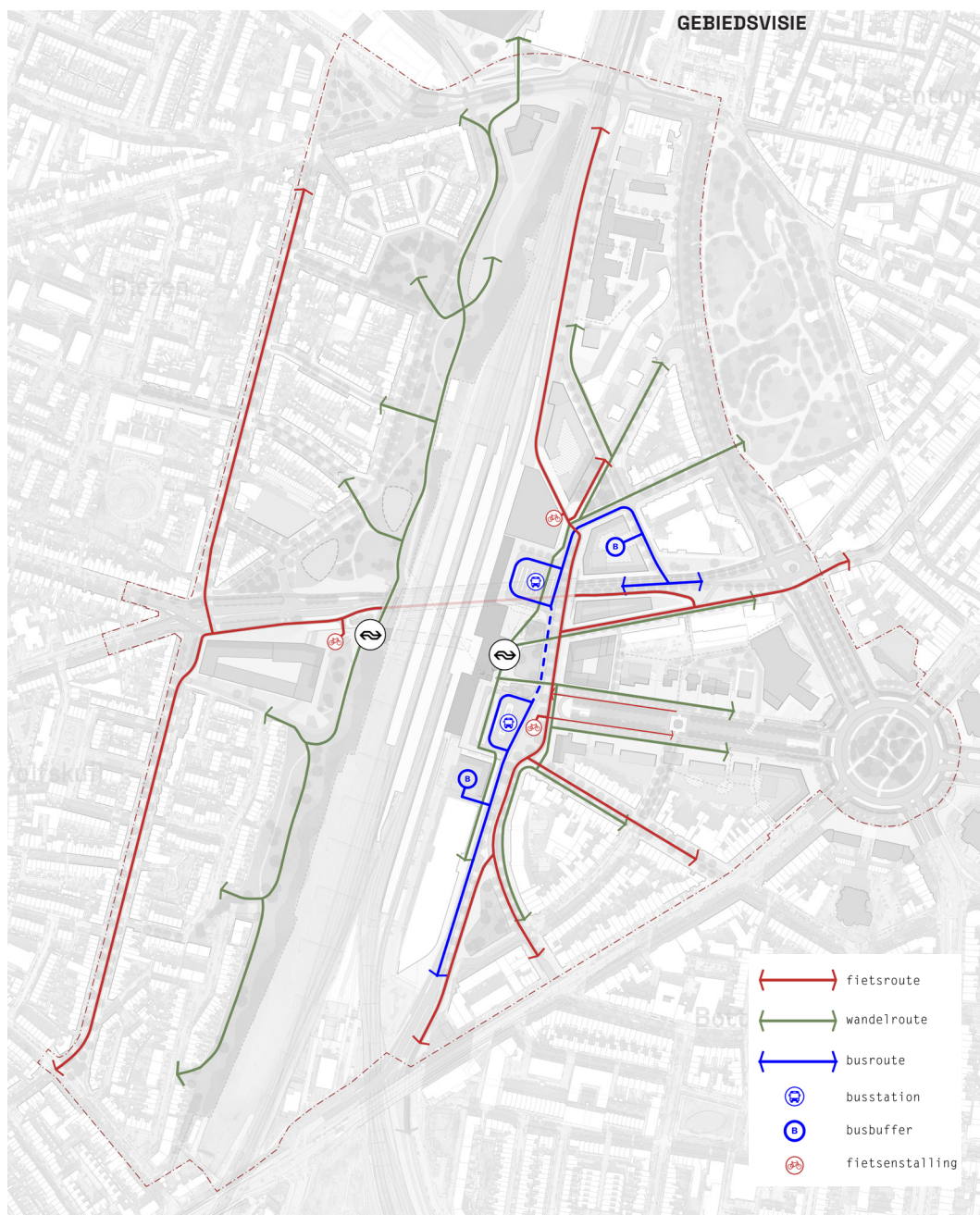
Busrouting

De route van de bussen tussen station en het Quackplein verandert op termijn. Bussen rijden dan in een zo compact mogelijke lus rond de locatie van het huidige belastingkantoor en niet meer over de Burgemeester Hustinxstraat en de Spoorstraat. Naast de Campusbaan aan de zuidzijde van het Stationsplein wordt zo ook aan de noordzijde van het Stationsplein een korte busbaan gemaakt. Met deze nieuwe routing gaan de bussen op termijn niet langer voor het station langs. Hiermee transformeert het Stationsplein in een échte verblijfsruimte met veilige voetgangersroutes.

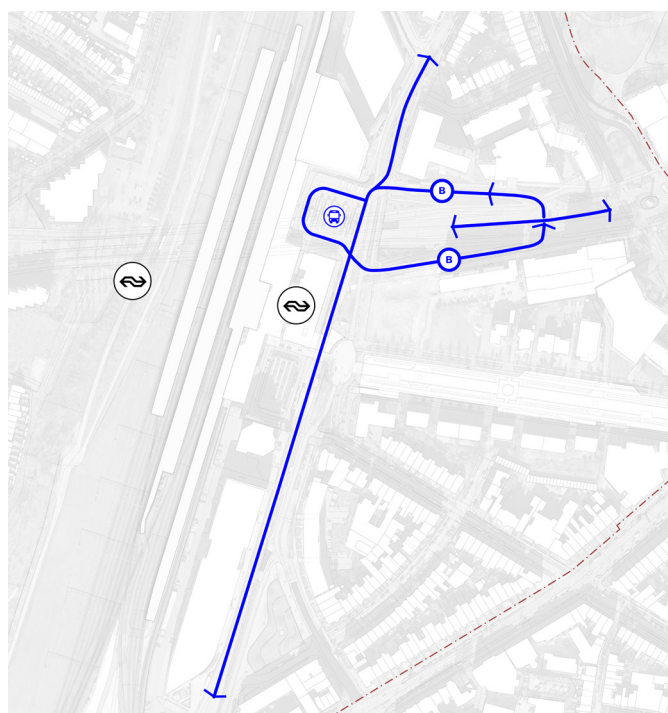
De busbuffer komt dan op een andere locatie, bijvoorbeeld onder de nieuwbouw op de plek van het belastingkantoor. De Burgemeester Hustinxstraat wordt dan de meest logische fietsroute in twee richtingen tussen Stationsplein en Quackplein.

Om busbewegingen over het Stationsplein zoveel mogelijk te beperken zullen we ook aan de kant van het ROC naar een busbuffer zoeken.

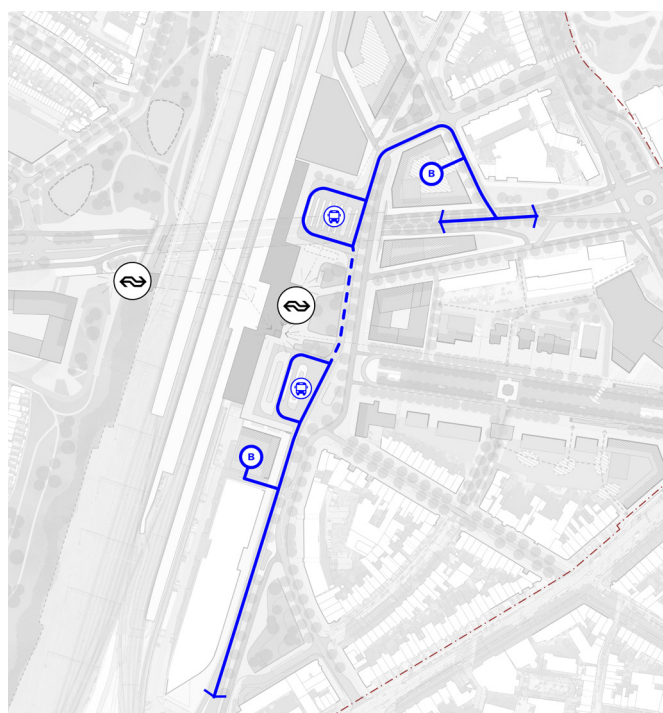




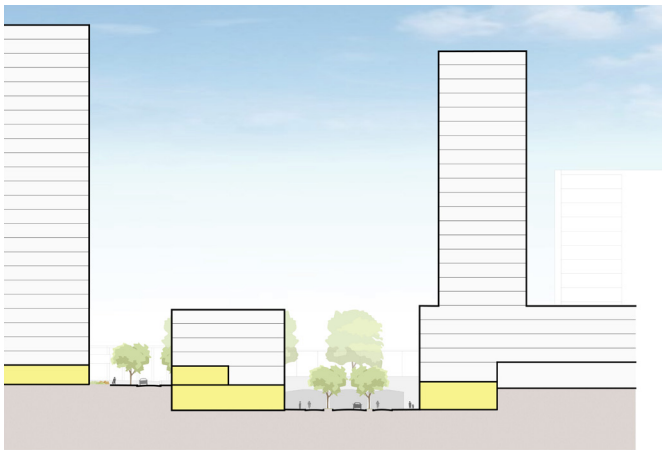
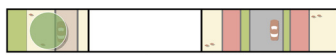
Overzicht van beoogde bus-, fiets- en wandelroutes in het Stationdistrict



Busroutes in de huidige situatie



Gewenste toekomstige situatie busroutes



Transformatie van de Tunnelweg in profiel: van vier naar drie tunnelbuizen, toevoegen van flankerende bebouwing en vergroening



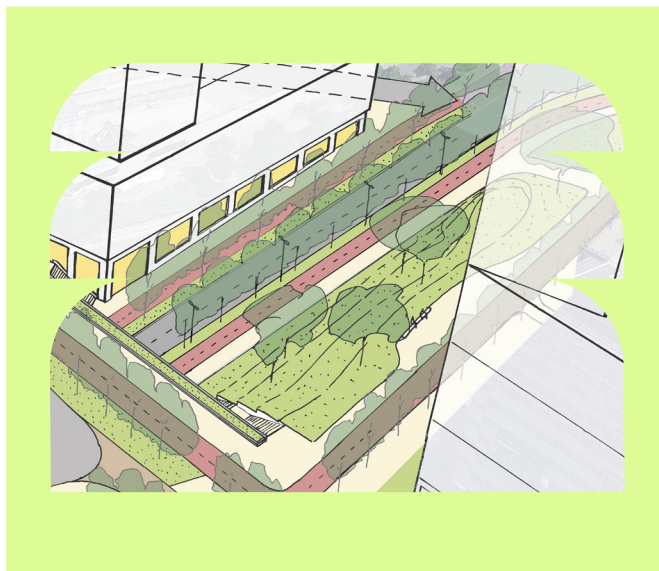
Van vier naar drie tunnelbuizen

De Tunnelweg wordt op termijn omgevormd naar een normale stadsstraat met waar mogelijk aangrenzende bebouwing en ogen op straat. Dit is mogelijk als er één tunnelbuis wordt geschrapt voor auto's en bussen. Voor fietsers en voetgangers blijft er aan beide zijden een buis bestaan. Door die extra ruimte kunnen we de burgemeester Hustinxstraat vergroenen en de hinder van de Tunnelweg verder terugdringen. Als het Belastingkantoor wordt herontwikkeld, kunnen we de Spoorstraat verleggen en laten aansluiten op de Nieuwe Marktstraat.

Een stedelijker variant is om in de ruimte tussen Burgemeester Hustinxstraat en Tunnelweg te bebouwen. Daarmee krijgt de straat een compact binnenstadprofiel en wordt ze gescheiden van de Tunnelweg. Hiermee wordt het vooroorlogse stratenpatroon tot op zekere hoogte hersteld en het Stationsplein meer ingekaderd. Het Stationsplein wordt daarmee een duidelijker begrensde en daardoor prettigere ruimte.



Impressie van de transformatie van de omgeving Tunnelweg met aan de Hustinxstraat een bijzonder gebouw of, eventueel in tijdelijke situatie, groen.



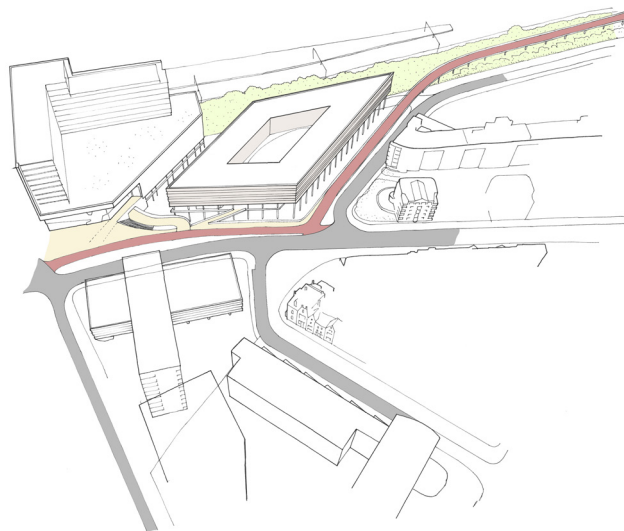
Nieuwe Marktstraat - Stieltjesstraat

Nieuwe Marktstraat-Stieltjesstraat-Vredestraat nu

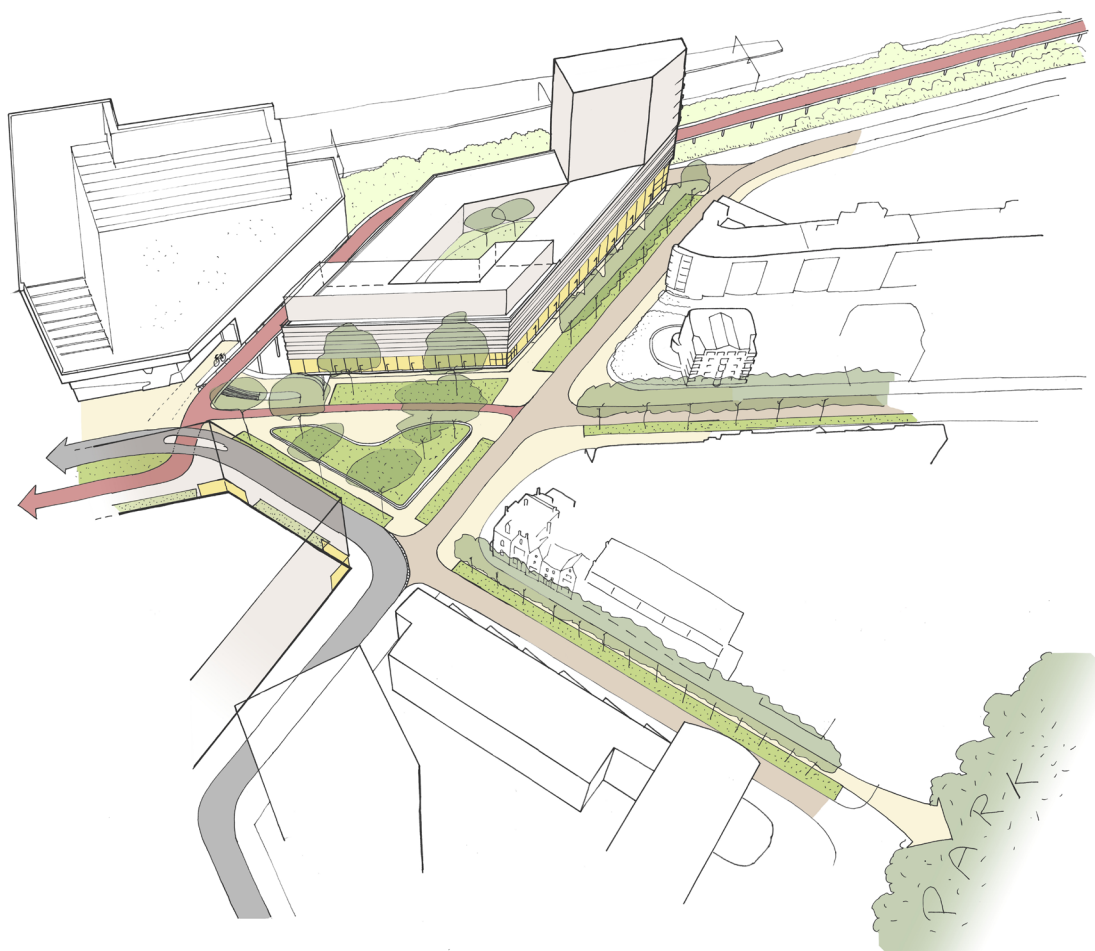
Deze straten liggen wat terzijde van het station en vormen ook een minder herkenbaar onderdeel van de 19^e-eeuwse monumentale stadsuitleg. Toch zijn het in potentie waardevolle routes tussen binnenstad-Joris Ivensplein-Kronenburgerpark en het Stationsplein. Met een aantal aanpassingen in het gebied zijn deze straten te verbeteren waardoor ze onderdeel vormen van een netwerk van routes door het gebied.

Nieuwe Marktstraat-Stieltjesstraat-Vredestraat straks

Als het belastingkantoor wordt gesloopt kan er bij nieuwbouw een betere verbinding komen tussen de Nieuwe Marktstraat, Stieltjesstraat en Vredestraat. Dit kan bijvoorbeeld een buurtplantsoen en koelteplek zijn, als onderdeel



Vogelvluchtschets huidige situatie Stieltjesstraat

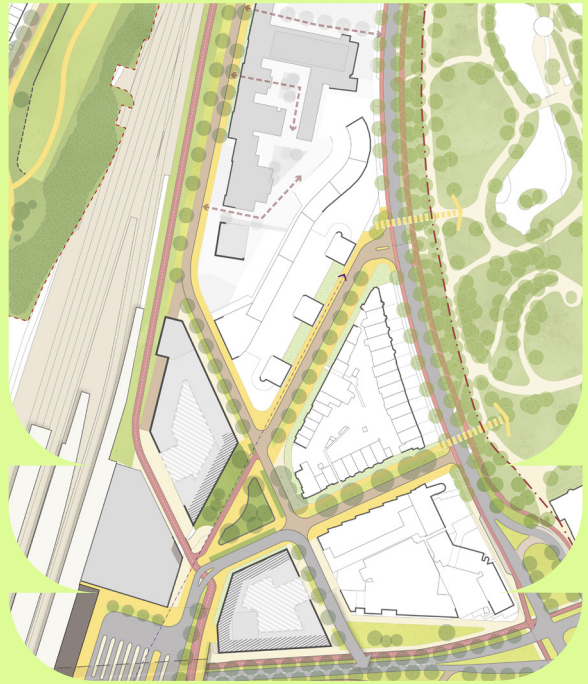


Vogelvluchtschets mogelijk toekomstige situatie Stieltjesstraat

van de route tussen station en binnenstad.
Daarmee ontstaat een extra groene stapsteen naar de binnenstad.

De Snelbinder, die nu nog samenvalt met de Nieuwe Marktstraat, kan een nieuw beginpunt krijgen tussen Doornroosje en het te transformeren politiebureau. Dat levert een logischer verbinding met de stalling onder Doornroosje op; de niveauverschillen zijn beperkter en het politiebureau kan bij herontwikkeling aan de Nieuwe Marktstraat en aan het nieuwe parkje aan de Stieltjesstraat een volwaardige straatgevel krijgen.

De Nieuwe Marktstraat kan een vitale route langs het spoortalud worden als deze een vriendelijkere inrichting krijgt. Dat kan door de parkeerplaatsen onderaan het spoortalud te schrappen en deze ruimte groen in te richten. Aanvullend moet het hek dwars op de straat verdwijnen.



Huidige situatie Nieuwe Marktstraat



Impressie Nieuwe Marktstraat met het verleggen van de landing van de snelbinder, transformatie van het politiebureau en vervanging van parkeerplaatsen voor groen

19^e-Eeuwse singels

Nassausingel - Quackplein

Nassausingel-Quackplein nu

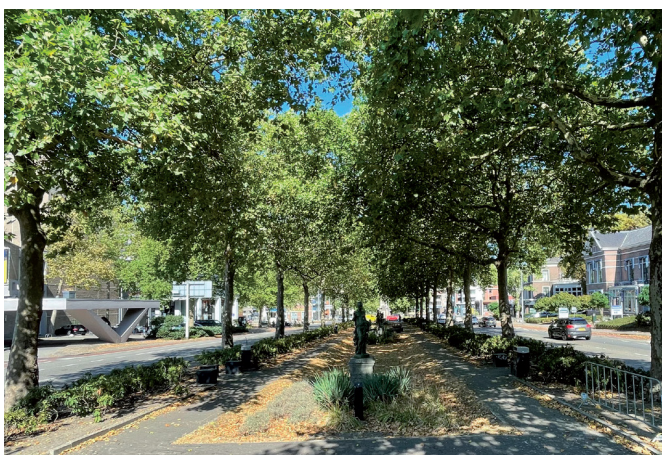
De verkeersstroom die door de Tunnelweg gaat, passeert ook de Nassausingel en het Quackplein. En ook hier is de ruimte die de auto inneemt ten koste gegaan van comfort voor voetgangers. Aan de zijde van de Stadsschouwburg ontbreekt een doorgaand voetpad en de voor wandelaars ingerichte middenberm is lastig bereikbaar.

Helaas is de doorgaande Nassausingel als verbinding tussen Kronenburgerpark en Keizer Karelplein ter hoogte van het Quackplein verloren gegaan. De dominante verkeersstroom gaat hier haaks de hoek om. Het monument en het plein zijn daardoor geen bijzonder onderdeel meer van de Nassausingel, maar eerder een obstakel in de dominante verkeersstroom. Van de vroegere schoonheid is weinig meer over.

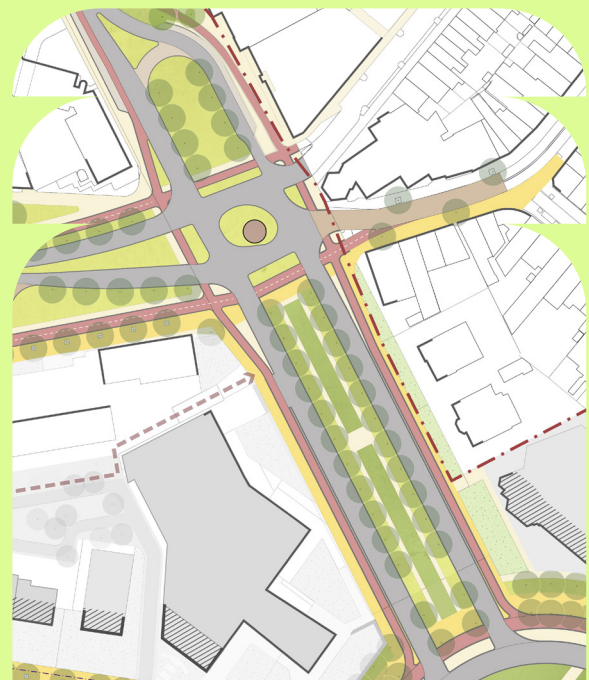
Nassausingel-Quackplein straks

Het zou een verbetering zijn als we aan de kant van de Stadsschouwburg een rijbaan voor autoverkeer schrappen. Dat biedt ruimte om - met behoud van een eigen baan voor busverkeer - langs deze zijde een voetpad aan te leggen waardoor de Stadsschouwburg beter bereikbaar is.

Verdere verbeteringen zijn mogelijk als we het doorgaande autoverkeer sterker terugdringen. We hebben de wens om de fraaie middenberm van de Nassausingel beter bereikbaar en bruikbaar te maken. Dan wordt ook het Quackmonument weer onderdeel van de singelstructuur.



Plantsoen in het midden van de Nassausingel





Huidige situatie Nassausingel: nauwelijks ruimte voor fietsers en wandelaars voorlangs de Schouwburg



Impressie Nassausingel met het meer ruimte voor fietsers en voetgangers en het vergroenen van het terrein rond de Schouwburg

Van Schaeck Mathonsingel

Van Schaeck Mathonsingel nu

Deze singel is de meest monumentale route naar het station. In zijn huidige vorm ligt de singel er wat verloren bij. Dit komt deels door de braakliggende terreinen nabij het Stationsplein, maar ook de wél aanwezige bebouwing draagt niet bij aan de stedelijkheid die hier passend zou zijn. Daarbij komt dat de inrichting van de singel ook niet helpt om 'de loop erin te krijgen'. De Ramblas-achtige opzet met ruimte voor voetgangers in het midden heeft als nadeel dat deze op de uiteinden niet goed aansluit op het Stationsplein en Keizer Karelplein.

Van Schaeck Mathonsingel straks

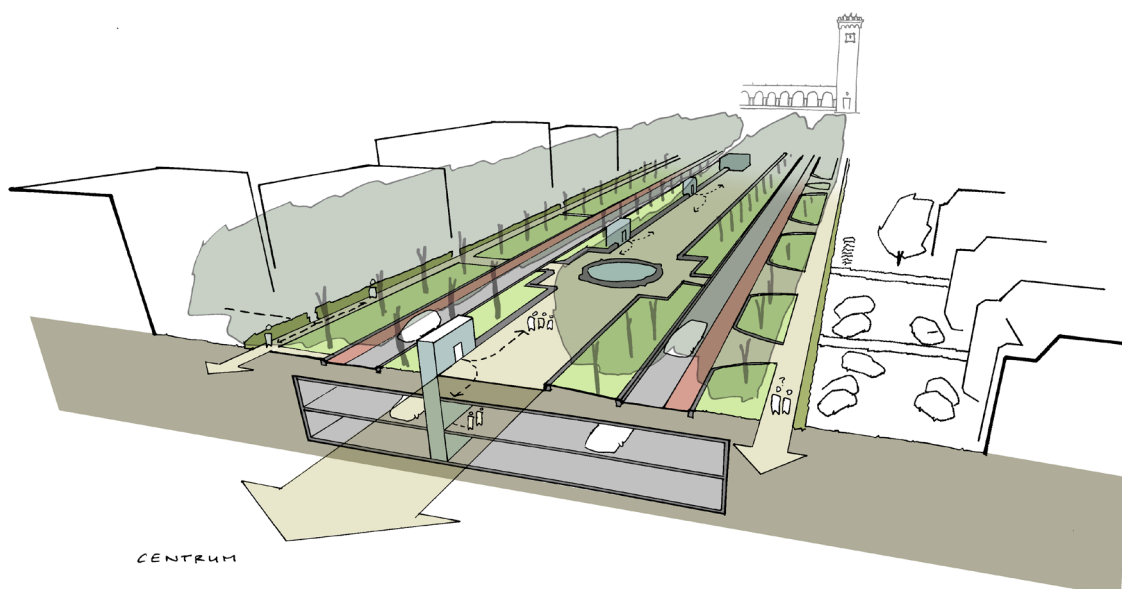
Het voorstel is om de voetgangersstromen naar de randen te verplaatsen door daar ruimere, schaduwrijke voetpaden aan te leggen.

De parkeerterreinen in de karakteristieke voortuinen van de historische villa's verdwijnen en de tuinen worden groen. Waar mogelijk komen er op de begane grond functies zoals horeca of culturele voorzieningen.

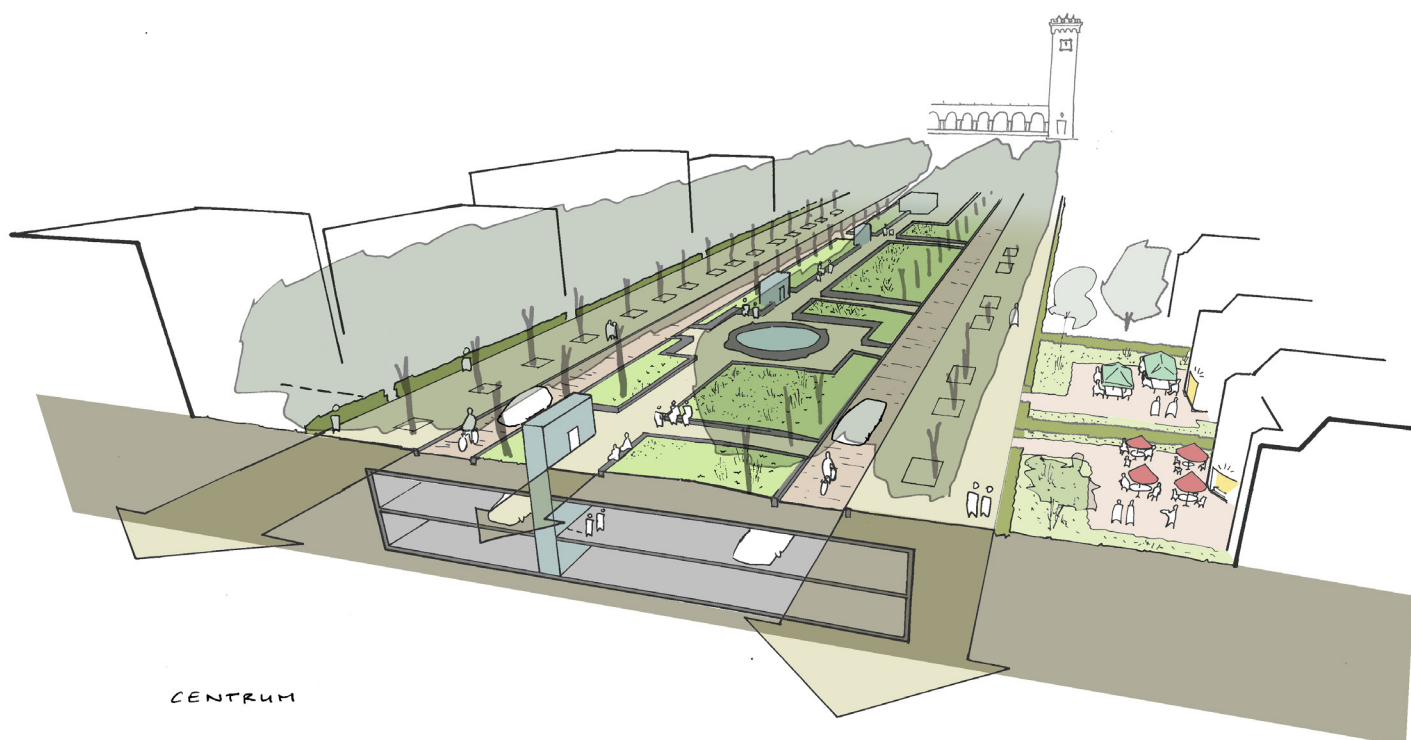
De middenruimte krijgt een beter programma: hier kunnen we ruimte maken voor bijvoorbeeld een speelplek voor jonge kinderen, voor skaters, voor een mobiele koffiewagen of ijscoman, en voor regelmatige kleine evenementen.

Bij het ontwikkelen van nieuwe bebouwing zouden we ook de kans moeten benutten om de Vondelstraat te herstellen. Deze is in de naoorlogse periode geblokkeerd geraakt en loopt nu dood op de achterzijde van de bebouwing aan de Van Schaeck Mathonsingel.





Huidige profiel van de Van Schaeck Mathonsingel



Mogelijk toekomstig profiel van de Van Schaeck Mathonsingel: meer ruimte voor wandelaars aan de flanken; auto's delen de rijbaan met fietsers, groene en actief gebruikte voortuinen



Voortuinen inzetten als terras

Keizer Karelplein

Keizer Karelplein nu

Het Keizer Karelplein ligt aan de rand van het gebied waarover deze gebiedsvisie uitspraken doet, maar het is nadrukkelijk één van de centrale ruimtes die een verbinding vormt tussen binnenstad en het Stationsdistrict. Oude foto's laten goed de 19^e-eeuwse grandeur zien. Van de oorspronkelijke aanleg is het midden nog het meest herkenbaar. De opzet van het parkje is nauwelijks veranderd en zelfs de waterpartij heeft dezelfde vorm als anderhalve eeuw geleden. Het grote verschil is dat dit parkje nauwelijks meer te bereiken is door de grote hoeveelheid auto's die er tegenwoordig rondom rijden.

De grootste veranderingen in de inrichting vonden plaats in de buitenranden van het plein. Veel gebouwen zijn vervangen waarbij ook de karakteristieke groene voorruimtes vaak zijn veranderd in versteende vlaktes. Maar ook de komst van de fiets in combinatie met de sterke groei van het autoverkeer heeft geleid tot de aanleg van fietspaden en de plaatsing van verkeerslichten. Daardoor is de schoonheid van het plein minder zichtbaar en is het comfort voor wandelaars sterk teruggelopen. Ook ontbreekt het in de buitenrand aan een samenhangende groenstructuur.



Keizer Karelplein straks

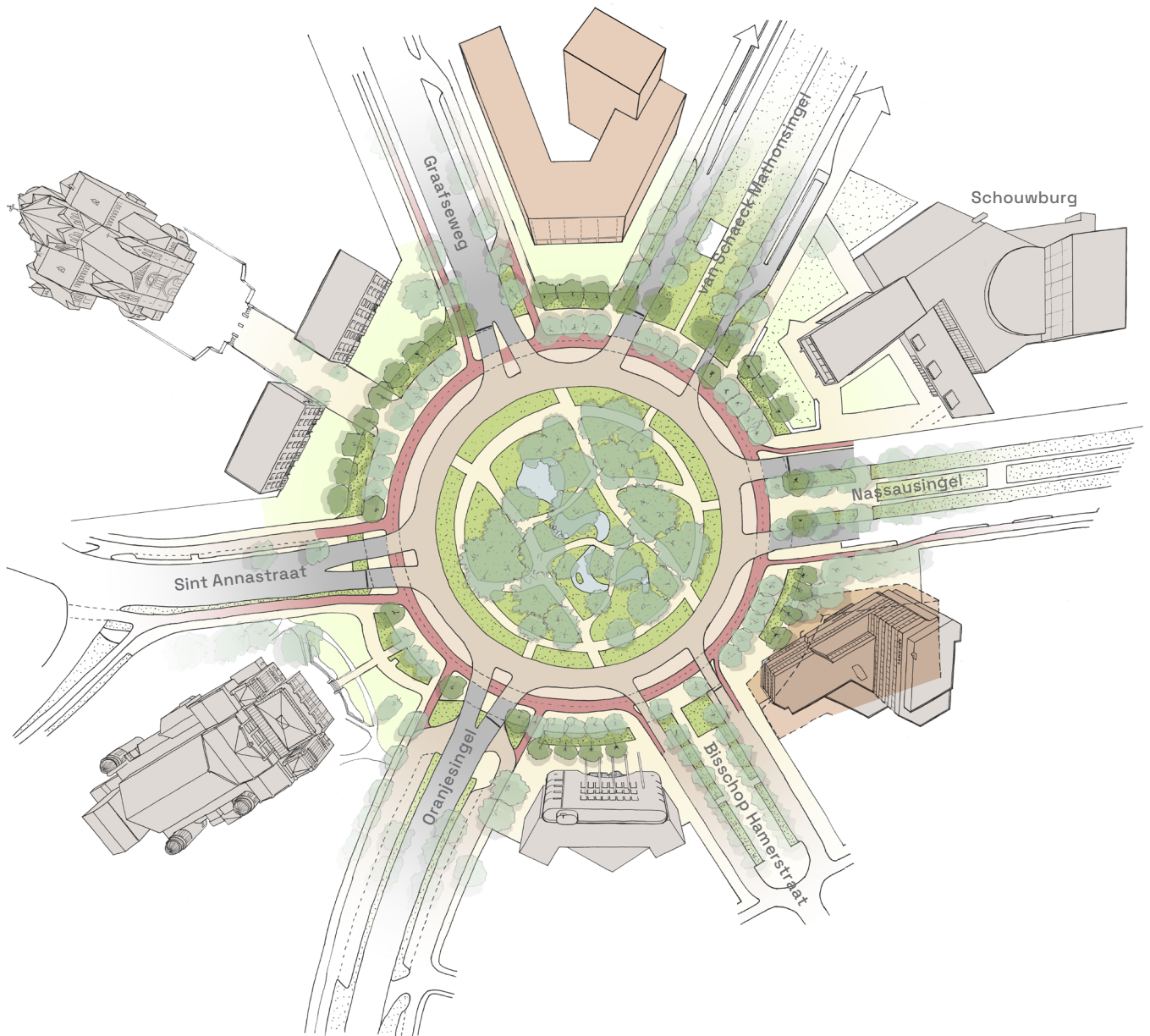
We willen de inrichting van het plein aanpassen om de stad verder te vergroenen en voor wandelaars comfortabelere looproutes te bieden. Tegelijkertijd blijft het Keizer Karelplein een belangrijk knooppunt in het verkeersnetwerk van de stad. Aan de buitenkant van het Keizer Karelplein wordt de oorspronkelijke wandelroute teruggebracht, geflankeerd door een dubbele bomenrij. Dat betekent dat we een bomenrij toevoegen. De fietspaden worden verplaatst naar binnen om ruimte te maken aan de buitenrand. In een nadere uitwerking moeten we bekijken hoe we de fietsers van de auto's moeten scheiden. Dit is mede afhankelijk van de toekomstige verkeersdrukte. De oorspronkelijke groene voorruimten voor de gebouwen aan het Keizer Karelplein komen er zoveel mogelijk terug.



Keizer Karelplein in de jaren '30, Regionaal Archief Nijmegen



Koesteren van het iconische beeld van het centrale plantsoen



Verbeelding van mogelijk nieuwe inrichting Keizer Karelplein: meer ruimte aan de buitenrand voor wandelaars en extra bomen



Campusbaan en omgeving

Van Diemberbroeckstraat en Arend Noorduijnstraat

Situatie nu

Voor het ROC liggen naast elkaar drie rijbanen, namelijk: de vrijliggende busbaan (de Campusbaan), de vrijliggende fietsroute, en de ventweg (de Van Diemberbroeckstraat). Een brede bundel infrastructuur die weinig tot geen ruimte meer biedt voor groen (in de vorm van laanbeplanting) en verblijfskwaliteit. Het groene parkje ligt er wat eenzaam bij want het is omgeven door verharding. Oversteken naar de parkeerkeerterreinen van het ROC en van het Mercurehotel is met name voor vrachtwagens en busjes problematisch.

De Arend Noorduijnstraat is voor het beperkte gebruik te zeer ingericht als een doorgaande route en te weinig als een straat met verblijfskwaliteit.

Situatie straks

We willen ruimte maken voor een aantrekkelijk en groen wegprofiel en om de veiligheidssituatie voor overstekend verkeer op dit deeltraject te verbeteren. Daarom maken we één fietsstraat van de huidige ventweg en het fietspad. Dit doen we naar voorbeeld van de Van Oldenbarneveltstraat.

De fietsroute richting de Campus blijft de doorgaande beweging, maar de Arend Noorduijnstraat richting de Graafseweg wordt tegelijkertijd ingericht als fietsstraat met meer verblijfskwaliteit.

Het huidige parkje krijgt een groenere omgeving en komt door een betere verbinding met de omliggende bebouwing beter tot zijn recht.

We onderzoeken of aan de zuidzijde van het ROC voldoende ruimte is om nog een stevig gebouw te ontwikkelen. Dit is wenselijk om het gebied en het park op een prettige manier te begrenzen.



Huidige situatie Van Diemberbroeckstraat (links) en Arend Noorduijnstraat (rechts)



Van Oldenbarneveltstraat als voorbeeld voor leefstraten in het Stationsdistrict



Westerkwartier

Nieuwe Westentree

Van oudsher ligt de westzijde aan de achterzijde van het spoor en het station. Binnenkort zal dit verleden tijd zijn door de aanleg van een volwaardige stationsentree met fietsenstalling en bushaltes aan de westzijde. Deze planontwikkeling vormt samen met de nieuwbouw op de UWV-locatie een belangrijke bouwsteen in de vernieuwing van deze zijde van het Stationsdistrict.

Groene Corridor

Al eerder hebben we de ambitie uitgesproken en omarmd om het spoortaalud en de rand van de spoelzandwaaier op te waarderen tot een Groene Corridor. Dit is een langgerekte parkzone, parallel aan het spoor. Met de nieuwe Westentree ontstaat een nieuwe wandelroute door het park van en naar het station. De Groene Corridor geeft een impuls aan de ontwikkeling van de stationsomgeving en de aangrenzende woonbuurten.

Tussen Tunnelweg en Voorstadslaan

De grootste opgave ligt hier in de herinrichting van het spoortaalud langs de Eerste Oude Heselaan. Door de hekken te verplaatsen wordt dit een openbaar toegankelijk langgerekt park met de karakteristieke hoogteverschillen. Dit park vormt de verbinding tussen het station en de Waalhaven en het Waalfront. Het biedt ruimte voor ontmoeten en bewegen en bovendien koelte voor de buurt. Hierbij is aandacht voor een aantrekkelijke inrichting en een goede aansluiting op de omgeving aan alle kanten.

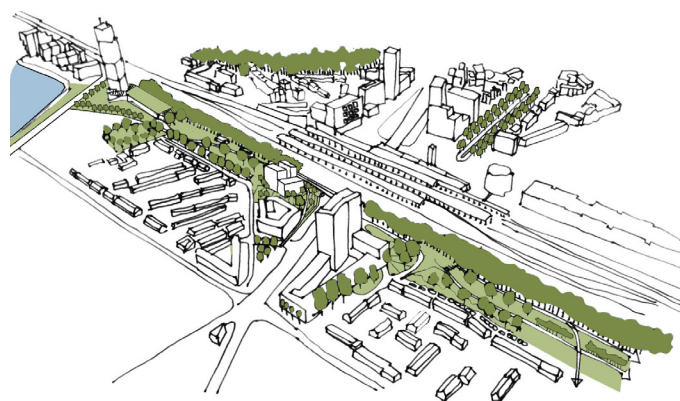
Vanuit de Eerste Oude Heselaan komen meerdere toegangen tot het park die aansluiten op de bestaande laanstructuur. Het is wenselijk om het bestaande hekwerk zo dicht mogelijk bij het spoor te plaatsen. Maximale ruimte voor het park voorkomt versnippering van de ruimte. Een andere kans ligt in het gebruik van de toekomstige onderhoudsweg als boulevard tussen de Westentree en de Waalhaven.

De niveauverschillen werken we uit tot een fraai terrassenlandschap. Op de terrassen is ruimte voor paden, tuinen, buurtvoorzieningen en waterberging. Aan de stationszijde komen op de kop van het park 2 bouwblokken. Deze bebouwing draagt bij aan de levendigheid van de directe stationsomgeving en het park.

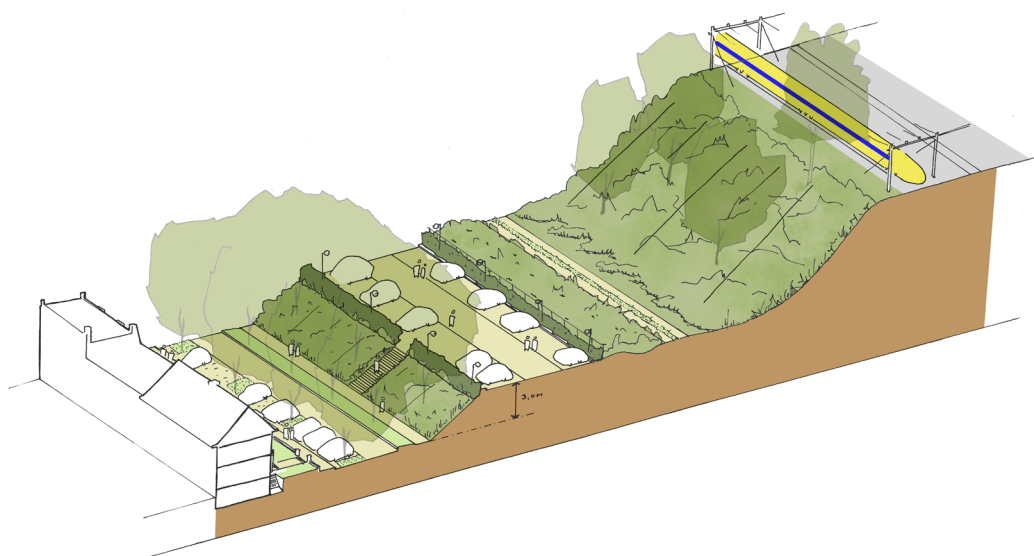


Tussen Tunnelweg en Graafseweg

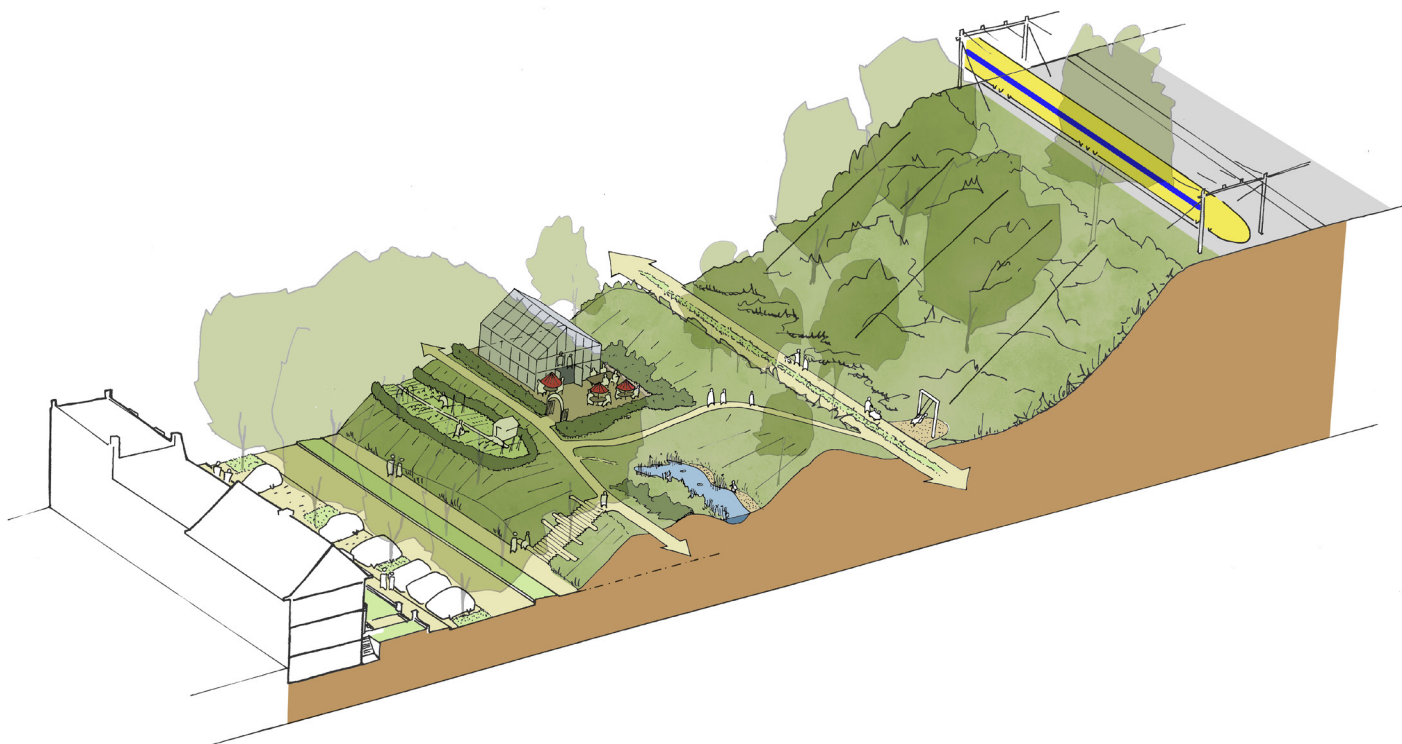
Dit deel van de Groene Corridor ligt vrijwel volledig tussen de achterkanten van woningen en het spooreplacement. De ruimte loopt dood voor het viaduct van de Graafseweg. Om dit deel van de Groene Corridor echt betekenis te geven, moet het een doorgaande wandelroute worden.



Schets spoorpark



Huidige inrichting van de ruimte tussen de Eerste Oude Heselaan en het spoor



Impressie mogelijk toekomstige inrichting van de ruimte tussen de Eerste Oude Heselaan en het spoor



6. Ontwikkelstrategie



**Stations
District
Nijmegen**

De herontwikkeling van het Nijmeegse Stationsdistrict is een omvangrijke operatie waar veel partijen bij betrokken zijn en die veel belangen raakt en dient. Deze transformatie kost veel tijd en geld. Dat vraagt om een goede ontwikkelstrategie. De eerste stappen zijn daarbij al gezet. In dit hoofdstuk noemen we kort de ontwikkelingen die al in gang zijn gezet en waarop deze visie aansluit.

Ook schetsen we wat nodig is om van visie naar realisatie te komen. Grote delen van het Stationsdistrict zijn in handen van andere grondeigenaren dan de gemeente Nijmegen. Dat betekent dat de gemeente slechts beperkt zelf kan sturen op realisatie. De gemeente kan wel actief aan de slag gaan met de verbetering van de openbare ruimte en infrastructuur. Dit nodigt andere grondeigenaren uit om ook tot ontwikkeling over te gaan. In de uitwerkingsagenda nemen we op wat de opgaven zijn en welke besluitvorming en beleidskeuzes nodig zijn.

Aan de slag gaan met de openbare ruimte betekent ook dat de gemeente voorinvesteringen moet doen, voordat daar een eventuele financiële bijdrage vanuit grondeigenaren tegenover staat. Daarom besteden we ook aandacht aan de uitvoerbaarheid van de gebiedsvisie.

Tot slot gaan we dieper in op de fasering, met aandacht voor participatie en het gestructureerd omgaan met langdurige tijdelijkheid.

Lopende ontwikkelingen

De gemeente zet al jaren in op het omvormen van het Stationsdistrict tot een bruisende plek waar het prettig wonen, werken en verblijven is. Hiervoor is in 2021 een gebiedsexploitatie vastgesteld. In 2023 en 2024 zijn verschillende projecten van start gegaan zoals de herstructurering van de Vijfknoop, de herinrichting van de Krayenhofflaan tot fietsstraat, de bouw van Het Nieuwe Metterswane en de renovatie van de perronkappen van het station.

Daarnaast loopt de uitvoering van grondwerkzaamheden en sloop ter voorbereidingen op de start van een aantal projecten. Bijvoorbeeld de bouw van de nieuwe Westentree, inclusief de fietsenstalling met daarbovenop een nieuw Stationsplein, maar ook de aanpassingen aan spoor en perrons en de bouwprojecten bij het voormalige UWV-kantoor en parkeerplaats Oude Stad (woontoren Duet).

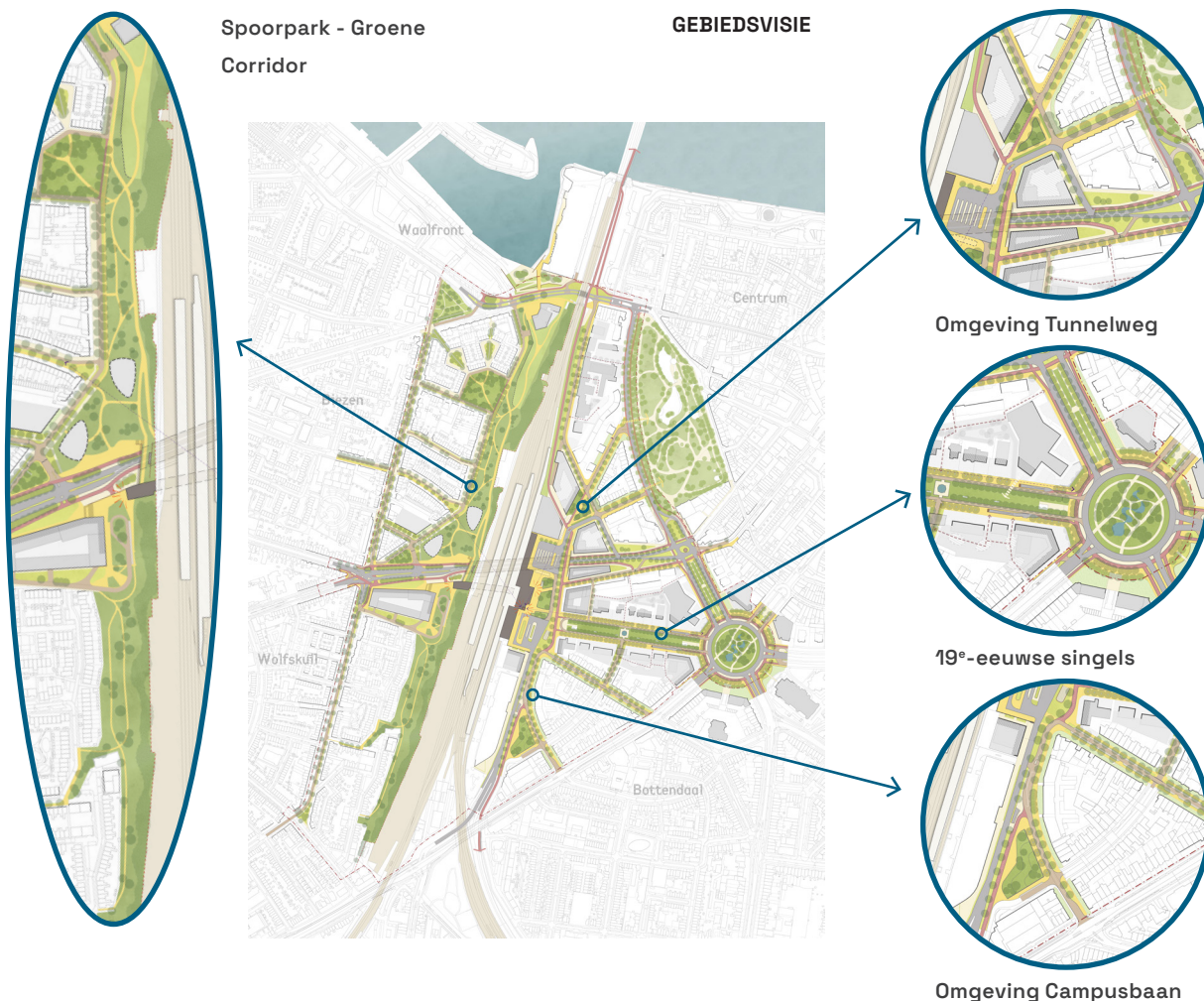
Ook de planvorming van de centrumzijde van het station is al vergevorderd. In het najaar van 2024 nemen Rijk, provincie en gemeente een besluit over een voorkeursalternatief voor de aanpak van de stationshal, het Stationsplein, de ondergrondse fietsenstalling, het busstation en de inrichting van openbare ruimte en infrastructuur.

Uitwerkingsagenda

Benodigde uitwerking en besluitvorming

Om de samenhang van de cruciale ingrepen in openbare ruimte en infrastructuur, omschreven in hoofdstuk 5, te borgen wordt de raamwerkkaart voor de openbare ruimte van het Stationsdistrict straks uitgewerkt in een masterplan. Dit masterplan beschrijft de samenhang tussen ingrepen in het Stationsdistrict, zoals de bestaande en nieuwe bebouwing, de groenstructuur en de openbare ruimte. Het masterplan maakt duidelijk wat het streefbeeld is voor de inrichting van de openbare ruimte.

Daarnaast wordt de uitwerking in deelgebieden met daarin verschillende (samenhangende) onderdelen ter hand genomen en wordt aangegeven waar onderliggend beleid dient te worden uitgewerkt of aangepast. In deze uitwerking in projectvoorstellen voor de deelgebieden worden kosten en nog benodigde dekking in beeld gebracht en wordt tevens een link gelegd met de beheer- en onderhoudsagenda openbare ruimte en de uitwerking van de Koers voor de Binnenstad.



Vier grote opgaves openbare ruimte

Hieronder werken we per cruciale ingreep uit wat de opgave is en welk beleid hiervoor nodig is. Hierin zijn zowel de mogelijke verbeteringen voor de korte termijn opgenomen, als de ingrepen in de infrastructuur voor de langere termijn.

Tunnelweg en omgeving (beperkt budget BO-MIRT, overig nog niet gedekt)

De ingrepen aan de Tunnelweg en omgeving dragen bij aan de verbetering van de leefbaarheid en sociale veiligheid op korte termijn (2027-2030). Bijkomend voordeel is dat met deze ingrepen een aangename voetgangers- en fietsroute naar het Kronenburgpark ontstaat.

- Fietsstraten Vredestraat, Stieltjesstraat en Nieuwe Marktstraat, waarvoor we de busroute moeten aanpassen.
- Tijdelijke of definitieve ingrepen met verlichting, kunst en toevoeging van functies zoals een tijdelijke fietsenstalling in de Tunnelweg.

Deze ingrepen voor verbetering op de korte termijn verbinden we met de lange termijn plannen waarmee we ruimte maken voor vergroening en/of toevoeging van bebouwing in het gebied.

- Versmalling van de Tunnelweg, door minder ruimte te bieden voor autoverkeer.
- Verplaatsing van de aanlanding van de Snelbinder achter het politiebureau langs en nieuw parkje bij de Stieltjesstraat.
- Verplaatsing van de busbuffers naar locaties onder nieuwe ontwikkelingen bij het Belastingkantoor en Mercure.

19e-eeuwse singels (beperkt budget BO-MIRT, overig nog niet gedekt)

Voor het herstel van de 19e-eeuwse singelstructuur en het maken van een heldere, veilige en groene wandel- en fietsroute naar en langs het Keizer Karelplein werken we de volgende ingrepen voor verbetering op korte termijn (2027-2030) uit:

- Voetgangerspromenades langs de Van Schaeck Mathonsingel
- Plan voor de openbare ruimte en de buitenruimte bij de Stadsschouwburg.
- Tijdelijke of definitieve programmering op de Van Schaeck Mathonsingel.
- Vergroening van de Van Schaeck Mathonsingel.

Deze ingrepen verbinden we met de plannen waarmee we ruimte maken voor de voetganger en voor vergroening in het gebied.

- Versmalling van de Nassausingel naar 2x1 met busbanen en meer ruimte voor voetganger.
- Voetgangersallee en dubbele bommenrij Keizer Karelplein.

Campusbaan en omgeving (beperkt budget BO-MIRT, overig nog niet gedekt)

Voor het vergroten van de leefbaarheid en oversteekbaarheid naar het ROC en hotel Mercure voeren we op korte termijn (2027-2030) verbeteringen door aan de Campusbaan en omgeving:

- Herinrichting van de Van Diemberbroeckstraat en Arend Noorduijnstraat als fietsstraten.
- Verbetering van de inrichting van het park langs Campusbaan.

Westerkwartier (diverse rijksmiddelen, PHS, bijdrage bovenwijks en gemeentelijke gebiedsexploitatie)

In het Westerkwartier verandert er veel met de komst van de Westentree. Om de openbare ruimte te laten aansluiten en de Groene Corridor te realiseren voeren we de volgende verbeteringen door (2028-2032):

- Fietsstraten Krayenhofflaan en Koninginnelaan.
- Aanleg Groene Corridor aan de zuidzijde Westerkwartier.
- Plan voor de openbare ruimte rondom Westentree en ontwikkeling van het voormalige UWV-kantoor.
- Plan voor de openbare ruimte rondom woontoren Duet en de Voorstadslaan.

Deze ingrepen verbinden we met de plannen waarmee we ruimte maken voor vergroening en/of toevoeging van bebouwing in het gebied.

- Aanleg Groene Corridor aan de noordzijde van het Westerkwartier.
- Twee bouwblokken in de Groene Corridor op locatie Vissers en P&R.

Beleidskeuzes

Naast de ingrepen nemen we ook in beleid voorwaarden of maatregelen op die leiden tot een verbetering van de leefbaarheid en een beter gebruik van de ruimte in het Stationsdistrict. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om de volgende thema's:

- **Integrale visie op het gebruik van de ondergrond.**
De ondergrond in het Stationsdistrict wordt extreem intensief gebruikt. Door toevoeging van functies en infrastructuur zal dat gebruik nog verder toenemen. Ook de energietransitie en klimaatadaptatie vragen om een intensief en georganiseerd gebruik van de ondergrond en om integrale afwegingen. Dit om te voorkomen dat projecten op de korte termijn toekomstige projecten in de weg staan.
- **Actualiseren Nota Parkeren voor het Stationsdistrict,** waarin we voor nieuwe ontwikkelingen onder andere kiezen voor deelmobiliteit in de openbare ruimte, een zeer lage parkeernorm en/of de ontwikkeling van autovrije complexen. Ook streven we naar aanpassing van het beleid rond parkeervergunningen en parkeren in voortuinen.
- **Invoering maximale snelheid van 30 km in het verbrede centrum.**

Uitvoerbaarheid gebiedsvisie

Er zijn verschillende aspecten die invloed hebben op de uitvoerbaarheid van de gebiedsvisie. Het gaat dan over de maakbaarheid, rechtvaardigheid, de economische haalbaarheid en procedures die nodig zijn om de visie in concrete projecten uit te kunnen werken en te realiseren.

Maakbaarheid

Maakbaarheid gaat over de vraag of we de plannen uit de gebiedsvisie kunnen realiseren en of er fysieke of technische belemmeringen dan wel knelpunten zijn. Het is bijvoorbeeld te verwachten dat bodemsaneringen, archeologisch onderzoek en onderzoek naar niet gesprongen explosieven nodig zijn voordat we met de nieuwbouw kunnen starten. Verleggen van kabels en leidingen is nodig. Voorzieningen voor elektriciteit, warmte en koude komen erbij.

Verder brengen het Keizer Karelplein, de singels, de Tunnelweg en het spoor veel geluid met zich mee. In het ontwerp van met name de woningen en kantoren moeten we hier rekening mee houden. Hier kan de invoering van 30 km straten een positieve invloed op hebben.

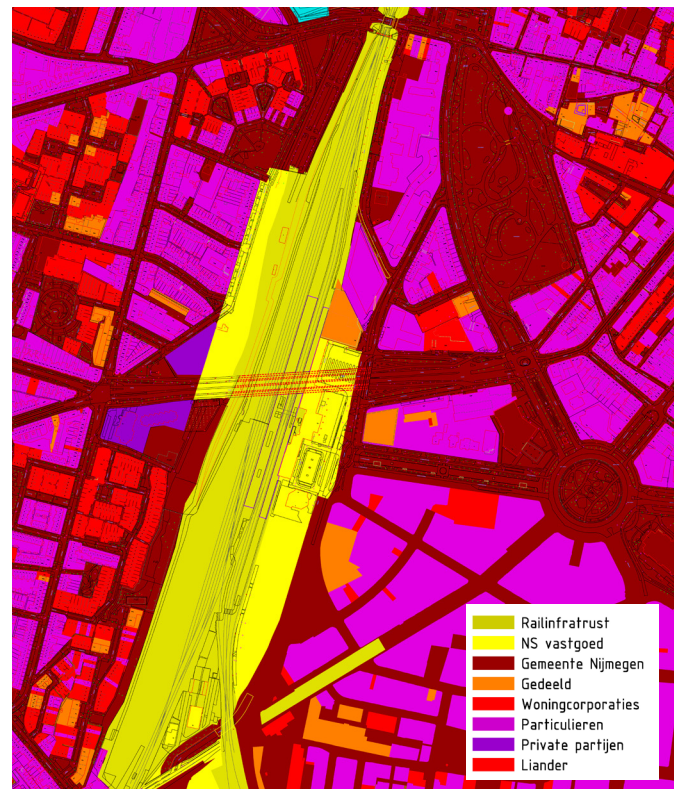
Rechtvaardigheid

Een belangrijk speerpunt uit de gebiedsvisie is dat het Stationsdistrict in 2050 een levendig onderdeel wordt van het verbrede stadscentrum. Een centrumgebied dat veel diversiteit kent in functies, bewoners en gebruikers. Door te investeren in het Stationsdistrict geven we een impuls aan de stad als geheel en, met de nieuwe Westentree en de Groene Corridor, aan Nijmegen-West in het bijzonder. Bij het uitvoeren van de gebiedsvisie is het belangrijk oog te blijven houden voor een rechtvaardig Stationsdistrict waar plek is voor iedereen. Belangrijke thema's hierbij zijn toegankelijkheid en inclusie, maar ook betaalbaarheid van de woningen.

(Economische) haalbaarheid

Slechts een beperkt aantal stukken grond in het Stationsdistrict, zoals parkeerplaats Oude Stad, de Stadsschouwburg en grote delen van de openbare ruimte, zijn eigendom van de gemeente. Voor deze deelgebieden stelt de gemeente de uitgangspunten op voor de daadwerkelijke realisatie ervan. De gemeente is ook aan zet bij het selecteren van de projectontwikkelaars en aannemers voor de inrichting van de openbare ruimte. Als er gronden of panden in het gebied op de markt komen, onderzoekt de gemeente of het zinvol is om deze aan te kopen.

Verschillende gebouwen met bijbehorende gronden in het Stationsdistrict zijn in eigendom van woningcorporaties, particuliere beleggers of eigenaar-bewoners. Het initiatief voor de herontwikkeling van deze gebouwen ligt in principe bij de gebouweigenaar. Om een dergelijk initiatief mogelijk te maken wordt, zoals gebruikelijk, een ambitiedocument opgesteld.



Eigendommenkaart

De gemeente heeft de verantwoordelijkheid om de openbare ruimte en infrastructuur rondom ontwikkellocaties in te richten. Een deel van deze investeringen verhalen we bij de gebouweigenaar omdat die van deze investering profiteert. We leggen dit vooraf vast in een anterieure overeenkomst of verhalen achteraf op basis van profijt, proportionaliteit en toerekenbaarheid.

Voor het ontwikkelen van een aantal gemeentelijke gronden heeft de Gemeenteraad een gebiedsexploitatie vastgesteld. Alle grondexploitaties in het Stationsdistrict maken onderdeel uit van deze gebiedsexploitatie. De ontwikkeling en verantwoording hiervan naar de gemeenteraad vindt jaarlijks plaats via de Voortgangsrapportage Grote Projecten (VGP).

Een groot aantal opgaven die in de uitwerkingsagenda staan zijn nieuw en moeten nog opgenomen worden in de gebiedsexploitatie. Daarvoor is nog geen budget aanwezig. Daarom vragen we bij vaststelling van deze gebiedsvisie een onderzoeksbudget voor de eerste fase van €250.000. Ook voor een groot aantal ontwikkelingen is nog geen exploitatie vastgesteld en is nog geen dekking.

Omdat het totaal aan kosten en opbrengsten bij de woningbouwontwikkelingen in het Stationsdistrict een financieel tekort laat zien, zijn er diverse

subsidieaanvragen gedaan bij het Rijk. Het gaat met name om bijdragen voor de realisatie van de noodzakelijke infrastructuur. Het gaat in alle gevallen om cofinanciering waarbij de gemeente ook een bijdrage moet doen. Voor een aantal deelgebieden is dit gedaan door middel van de door de raad vastgestelde gebiedsexploitatie, voor sommige moet nog besluitvorming (incl. dekking) plaatsvinden.

Voor de centrumzijde loopt een procedure in het kader van het Bestuurlijk Overleg Meerjaren Investeringsprogramma Ruimte en Transport (BO-MIRT) waarmee maatregelen en bijbehorend investeringsprogramma vastgelegd wordt. Voor deze publieke investeringen in stationshal, ondergrondse fietsenstalling, bushalte en openbare ruimte en infrastructuur, de bijbehorende planuitwerking en de voorgenomen realisatie sluiten het ministerie van I&W, Provincie Gelderland, gemeente Nijmegen en NS een overeenkomst.

Ruimtelijke procedures

Een deel van de voorgestelde ontwikkelingen in de gebiedsvisie is strijdig met het huidig geldende juridisch – planologische kader. We stellen nieuwe omgevingsplannen op om de projecten mogelijk te maken.

Wanneer de raad deze gebiedsvisie heeft vastgesteld, vormt de visie mede de basis voor toekomstige omgevingsplannen. De verschillende projecten doorlopen ieder een eigen omgevingsplanprocedure en een eigen vergunningentraject.

Fasering, participatie en tijdelijkheid **Fasering uitvoering**

Het Stationsdistrict Nijmegen is een integrale gebiedsontwikkeling met een dynamisch programma. Vanwege de grote investeringen zijn verschillende formele procedures nodig. Dat vraagt om een goede gefaseerde afhandeling, met ruimte voor aanpassingen en deelbesluiten. Dit zorgt voor overzicht en controle en maakt het tegelijkertijd mogelijk om op korte termijn stappen te zetten.

Vooruitlopend op grotere investeringen willen we zo snel mogelijk het gebruik van en de leefbaarheid in het gebied verbeteren. Een deel van dit pakket bestaat uit tijdelijke voorzieningen, zoals de fietsenstalling in de Tunnelweg. Deze ingreep is al in voorbereiding met zicht op financiering. Een ander deel bestaat uit het realiseren van betere routes voor voetgangers en fietsers van en naar het station. Daartoe richten we een deel van de openbare ruimte opnieuw in. Deze maatregelen werken we uit in plannen voor de omgeving van de Tunnelweg, de 19^e-eeuwse singels, de westzijde van het station en de omgeving van de Campusbaan (zie de uitwerkingsagenda, paragraaf 6.2). De vervolgfase van de voorkeursvariant centrumzijde station werken we verder uit in de BO-MIRT-verkenning.

Participatie

We stellen bewoners, ondernemers en overige betrokken partijen in staat op te komen voor hun belang rond de toekomstplannen van het Stationsdistrict.

Voor het opstellen van de gebiedsvisie is een participatietraject doorlopen. De belangen, wensen, bedenkingen van alle partijen samen met de gemeentelijke ambities op diverse beleidsterreinen hebben bij elkaar geleid tot inhoudelijke afwegingen op alle onderwerpen en projecten. Deze gebiedsvisie is daarvan het resultaat.

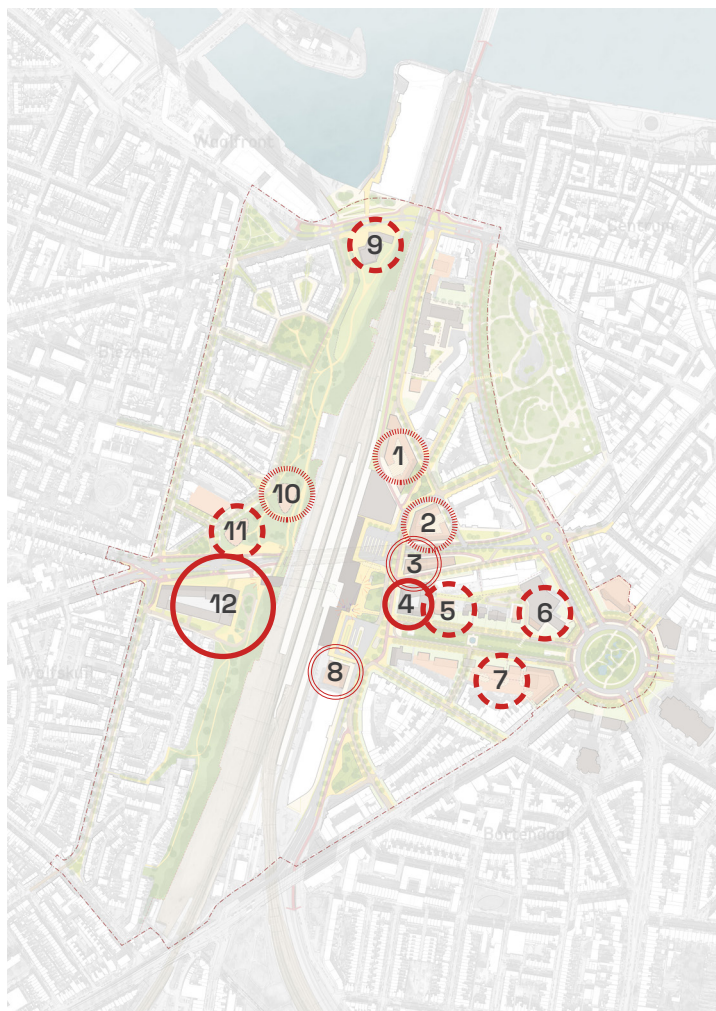
Gezien de veelheid van verschillende, soms tegenstrijdige, belangen betekent dit dat het resultaat niet voor iedereen aan zijn of haar wensen zal voldoen. We hebben getracht de grootste belangen en wensen in dit document te vertegenwoordigen en de grootste zorgen weg te nemen. Bij de verdere ontwikkeling van het Stationsdistrict blijft het belangrijk dat alle stemmen, meningen en opvattingen gehoord worden. Zowel bij de uitwerking van de cruciale ingrepen in de openbare ruimte en infrastructuur als bij de bouwplannen.

Een samenvatting van de opbrengst van de participatie is opgenomen in bijlage 1.

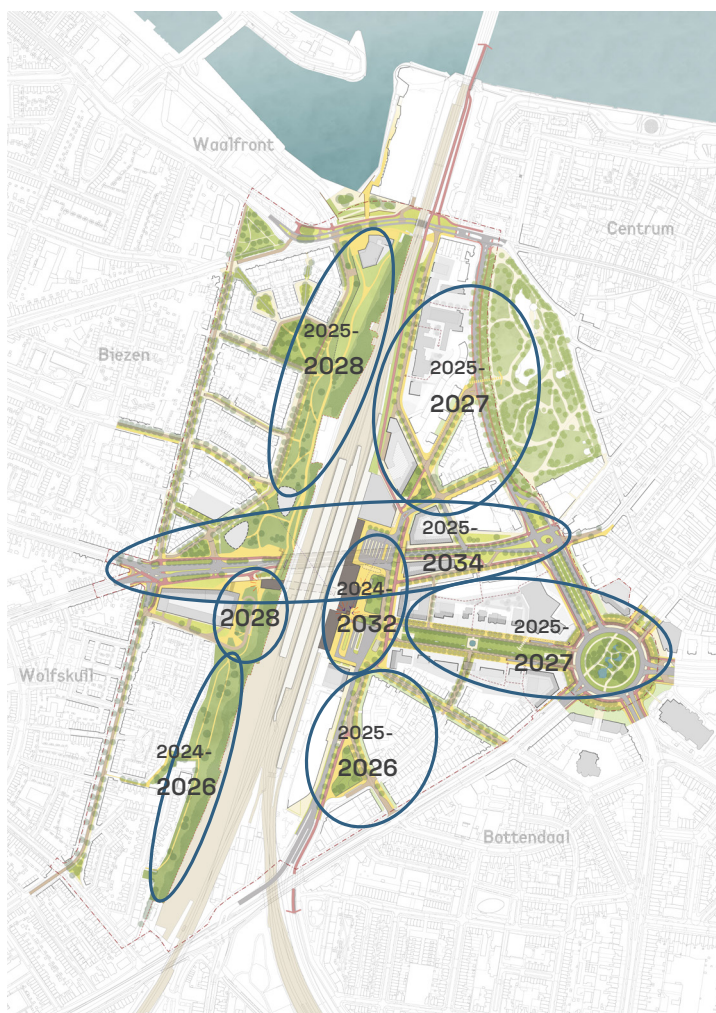
GEBIEDSVISIE

-  in aanbouw
-  In ontwikkeling
-  Beoogde ontwikkeling
-  Mogelijk op lange termijn

1. Politiebureau inclusief aanlanding snelbinder (nog niet opgenomen in grex)
2. Belastingkantoor inclusief busbuffer en busontsluiting (nog niet opgenomen in grex)
3. Gebouw tussen Tunnelweg en Hustinxstraat (nog niet opgenomen in grex)
4. Metterswane (onderdeel grex)
5. Woo-locatie (onderdeel grex)
6. Schouwburg: renovatie en 2^e entree (investeringskrediet)
7. Talis-locatie (nog niet opgenomen in grex)
8. Mercure inclusief busbuffer (nog niet opgenomen in grex)
9. Duet (onderdeel grex)
10. P+R (onderdeel grex)
11. Vissers (onderdeel grex)
12. vm. UWV (onderdeel grex)



Bouwplanontwikkelingen in verschillende fasen



Fasering infrastructurele ingrepen en openbare ruimte

- 2026**
 - Campusbaan en omgeving Van Diemerbroeckstraat - Arend Noorduijnstraat
 - Groene Corridor Zuid
- 2027**
 - 19^e-eeuwse singels
 - Keizer Karelplein
 - Van Schaeck Mathonsingel
 - Nassausingel
 - Tunnelweg en omgeving
 - Stieltjesstraat, Vredestraat, Nieuwe Marktstraat
- 2028**
 - Groene Corridor Noord
- 2028**
 - Westentree en Stationsplein West
- 2032**
 - Stationsplein Centrumzijde incl. hal fietsenstalling en busstation
- 2034**
 - Tunnelweg en omgeving
 - Busbaan Noord
 - Hustinxstraat
 - Tunnelstraat

rood = planvorming

groen = projectoplevering

Gestructureerd omgaan met tijdelijkheid

De bouwwerkzaamheden in het Stationsdistrict gaan langer dan 10 jaar duren. Dat zorgt voor een lange periode van tijdelijkheid, waarin hard gewerkt wordt om 'van oud naar nieuw' te gaan. De hinder voor reizigers, bezoekers en verkeer willen we tot een minimum beperken. We moeten de kwaliteit van het gebied niet alleen borgen, maar ook verbeteren. Dat geldt ook voor de veiligheid die continue zorg en aandacht moet krijgen. Nu en in de toekomst moet het Stationsdistrict een plek zijn waar bewoners, reizigers en ondernemers veilig kunnen verblijven, werken en elkaar ontmoeten.

Parallel aan deze 'harde' voorwaarden willen we ook onderzoeken welke tijdelijke functies een plek kunnen krijgen, zodat het publiek zich al verbonden gaat voelen met het Stationsdistrict van de toekomst en het voortdurend een plek van betekenis zal zijn.

Een Stationsdistrict dat door bewoners en gebruikers op een positieve manier wordt ervaren en waar door tijdelijke, creatieve invulling de leefbaarheid in de buurt gewaarborgd blijft. Hoe kunnen openbare ruimte en (toekomstige) bouwlocaties elkaar versterken? Hoe worden leegstaande gebouwen geen 'sta in de weg' maar goed gebruikt? Hoe verrijk je als ontwikkelaar of corporatie de deelgebieden, die onderdeel uitmaken van het totale stationsgebied?

Gedurende de tijdelijke situatie wordt in samenwerking tussen de gemeente, ondernemers, bewoners, gebruikers en/of andere belanghebbenden gekeken naar de mogelijkheden die het Stationsdistrict biedt voor tijdelijke programmering, passend bij het gewenste toekomstbeeld en het 'eigen gezicht' van het Stationsdistrict als ambitieus, groen en eigenzinnig gebied.



Werkzaamheden aan de Tunnelweg en voormalig UWV



Referentie inzetten tijdelijke ingrepen (zoals evenementen) ter bevordering van de leefbaarheid



Bijlagen



**Stations
District
Nijmegen**

1. Opbrengst participatie Gebiedsvisie

Algemeen

In het participatieplan voor de gebiedsvisie Stationsdistrict staat dat er op 2 momenten uitgebreid met belanghebbenden en belangstellenden over de gebiedsvisie zou worden gesproken: vroeg in het proces via een aantal inhoudelijke themasessies, en later met een brede stadsbijeenkomst. De eerste participatieronde was bedoeld om ideeën, suggesties en aandachtspunten op te halen en die – waar mogelijk – mee te nemen in de gebiedsvisie. De tweede ronde, het stadsgesprek, had als doel om de conceptvisie te presenteren en feedback van de aanwezigen te vragen.

In deze bijlage staan de hoofdlijnen van de opbrengst van deze twee participatieronden genoemd.

Themasessies mei 2023

Tijdens 3 grote themabijeenkomsten hebben we in mei 2023 met ongeveer 70 vertegenwoordigers van belanghebbenden bij het Stationsdistrict gesproken:

- Wijkraden, bewonersplatforms, VVE-s
- Belangengroepen op gebied van reizigers, vervoer, toegankelijkheid, inclusie, cultuurhistorie, veiligheid, milieu
- Vervoerders
- Maatschappelijke en culturele instellingen
- Nijmeegse onderwijsinstellingen
- Grote werkgevers en grootgebruikers OV-knooppunt
- Vastgoedeigenaren, ontwikkelaars
- Woningcorporaties
- Overigen: Huis voor de Binnenstad, Architectuurcentrum Nijmegen etc.
- Mede-overheden

Opbrengst per thema cultuurhistorie

De cultuurhistorische analyse van Steenhuis-Meurs biedt prachtige aanknopingspunten om de oude singelstructuur weer beter zichtbaar te maken door vergroening. Dat geldt ook voor de voor-en achtertuinen in het gebied. Door

herinrichting van het Stationsplein komen de stationsgevels beter tot hun recht en kan de verbinding met de ganzenpoot worden hersteld. Trek de 19^e-eeuwse groenstructuur door naar de 21^e eeuw.

Het gebied (en zeker het Keizer Karelplein) geeft een mooi beeld van de cultuurhistorische tijdlijn: gebouwen uit alle periodes zijn daar aanwezig. Dat moet je koesteren, historische gebouwen opnieuw bouwen is geen doel of wens. Ook nu schrijven we cultuurhistorie met alle ontwikkelingen die op stapel staan.

Het is niet vanzelfsprekend dat het gehele Stationsgebied één profiel of één uitstraling moet hebben. Koester de verschillen tussen de centrumzijde en de westzijde. De westzijde is meer een volkswijk, een oud tuindorp terwijl de centrumzijde tegen of zelf in het stadscentrum ligt. Behoud die unieke kenmerken van beide delen.

Een suggestie is om de Groene Corridor ook aan de centrumzijde van het station door te trekken om zo het Kronenburgerpark via de Stieltjesstraat en de Arend Noorduijnstraat te verbinden met het Vondelpark in Bottendaal.

Groen en gezond

Er is breed draagvlak voor vergroening van het Stationsdistrict. De Groene Corridor wordt breed omarmd, en alle groene plekken moeten met elkaar verbonden worden. Routes door de wijk en naar omliggende wijken moeten vergroend worden. De term “flaneren” komt vaak terug! Minder ruimte voor de auto en meer ruimte en “beleefbare rondjes” (kunst, cultuur en educatie) voor fietsers, wandelaars en hardlopers is gewenst. Groen moet ook echt gebruiksgroen zijn, bijdragen aan klimaatadaptatie (water en hittestress) en biodiversiteit. Er zijn legio ideeën om dit groen te gebruiken (sport en spel, kijkgroen, inheems groen, pluk- en moestuinen langs het spoor). Verbinding van de Groene Corridor met de omliggende wijken en de Waal wordt vaak genoemd. De Groene Corridor is een plek voor ouderen, jongeren en andere culturen. Het beleefbaar maken van de



Themabijeenkomst wonen, werken en voorzieningen



Bijdrages van deelnemers aan de themasessie

natuurlijke hoogteverschillen biedt ook kansen om kwaliteit toe te voegen.

Hittestress is een belangrijk aandachtspunt voor het Stationsplein en het gebied tussen station en binnenstad. Er zijn ideeën om verkoelende waterelementen bij het Stationsplein te realiseren (waterplein, straatwadi, fontein, vernevelen). Het vergroenen en doorwaadbaar maken van binnenterreinen kan ook zorgen voor meer beschutte groene en koele plekken en routes.

Ook voor het Keizer Karelplein komen suggesties hoe het park beter kan worden gebruikt of bereikbaar kan worden gemaakt, zoals het plein af en toe autovrij maken.

Voor de bestaande en nieuwe woningen in het gebied komen ook ideeën: meer gevelgroen, groene daken als dakpark verbinden.

Belangrijke trefwoorden die steeds terugkwamen: toekomstbestendigheid, flexibiliteit en terug naar vroeger. De historische structuur van de singels terughalen, maar wel nadenken over de toekomst: werken met dynamische grenzen waarmee je naar binnen of buiten kunt bewegen qua ruimte voor voetganger/fiets/auto.

Leefbaarheid en sociale veiligheid

De leefbaarheid en sociale veiligheid in het gebied kunnen we verbeteren door:

1. De inrichting van de openbare ruimte, zowel in de Groene Corridor, in en rond de Tunnelweg en in de directe omgeving van het station: geen dode hoeken, verlichting, open inrichting met zichtlijnen (ook in het groen), schoon, heel veilig, veel zitgelegenheid (mensen = ogen op

straat). Daarbij ook een onderscheid maken in verschillende soorten looproutes: recreatief en functioneel (veiligheid). De balans vinden tussen de rust en reuring rondom het Stationsdistrict. Het is wenselijk om hier 'groene lopers' te maken als verbindingroutes. Zorgen dat deze ruimten ook in de avond 'actief zijn', d.m.v. bijvoorbeeld sporten en horeca.

2. Het programma in het gebied: activiteiten gedurende de dag voor en door bewoners: cultuur, muziek, theater, sport, kleine horeca, voorzieningen voor kinderen en jongeren. Een mix aan wonen, (flex)werken, cultuur, horeca en buurtvoorzieningen in het gebied en op gebouwniveau; durf 24/7 te programmeren. Functiemenging zorgt voor levendigheid op verschillende momenten op de dag, wat voor sociale veiligheid zorgt. Ook mensen met een kleine beurs moeten zich welkom voelen. Daarnaast ook woningen creëren waar mensen kunnen doorgroeien en zo kunnen verbinden aan het gebied (ruimte voor diverse groepen). (Dit zorgt mogelijk ook meer voor eigenaarschap). Het delen van openbare ruimtes of functies wordt vaak genoemd om sociale cohesie te krijgen. Ook kleinere vormen van ontmoetingsplekken, denk aan: koffietentjes, horeca en kleine hofjes in het gebied. Daarbij toevallige ontmoetingen mogelijk maken. De mix van diverse bewoners in combinatie met ontmoetingen zorgt voor identiteit van het gebied. Ontmoetingen en elkaar kennen kan bijdragen aan de betrokkenheid bij een buurt. Ook in gebouwen openbare/algemene ruimtes creëren om dit op verschillende schaalniveaus te realiseren.

3. Buurtverbinding: hoe zorgen de bewoners voor gedeeld "eigenaarschap" van het gebied? Hoe

worden de nieuwe bewoners wijkbewoner, hoe zorgen we voor verbinding? Bewoners moeten naar elkaar om kijken. Bijvoorbeeld door wijk-gerichte activiteiten te organiseren en verantwoordelijkheden bij de bewoners te leggen door ze mee te laten denken en beslissen over de leefbaarheid- en ontmoetingsplekken. Ook kunnen actieve functies op de begane grond zorgen voor 'ogen op het gebied'.

4. Toezicht en sociale controle van zowel professionals als buurtbewoners, mede door het realiseren van een interactie tussen gebouwen en openbare ruimte (open plinten).

Mobiliteitstransitie

Deelnemers uiten waardering voor de huidige overstapmogelijkheden tussen trein, bus en fiets, maar het is erg druk en wachten en overstappen is niet prettig. Rondom het station zijn meer voorzieningen nodig voor meer sfeer. De looproutes rondom het station en naar het centrum moeten veiliger en toegankelijker. De Van Schaeck Mathonsingel wordt nu niet goed gebruikt. De kruising tussen bus en fiets in de huidige vorm is gevaarlijk en onwenselijk. Ook vragen de deelnemers aandacht voor de omgeving: het gebied voelt niet prettig en soms onveilig.

De deelnemers (die overigens over het algemeen geen auto-gebruiker zijn) geven aan dat autogebruik rondom het station minder kan, ook voor de nieuwe bewoners. Dat kan door andere inrichting van de openbare ruimte, parkeren duurder maken, de K&R verplaatsen. De nieuwe ontwikkelingen zouden moeten bijdragen aan weinig autogebruik. Daarnaast zouden we moeten investeren in deelmobiliteit, voorlichting, gratis OV, fijnmaziger OV-netwerk, logistieke hubs, transferia, meer fietsenstallingen.

Hoogwaardig en functioneel OV-knooppunt

De deelnemers vragen aandacht voor het scheiden van verkeersstromen, bv door ongelijkvloerse kruisingen, splitsing busstations, minder

auto's, fietsroute aan westzijde). Voorzieningen voor anderen dan autogebruikers moeten verbeterd worden: voldoende OV-fietsen, goede fietsenstallingen, deelauto's, looproutes naar bv Kronenburgerpark). Er is vraag naar een soort huiskamerfunctie op het station of reizigersvoorzieningen in de plint van de Hustinxstraat. Het gebied kan aantrekkelijk worden door toevoegen van groen, horeca, zitgelegenheid, openbaar toilet, buurtfuncties, sportmogelijkheden. Zelfs het idee van verdieping bovenop de Tunnelweg wordt geopperd.

Toegankelijkheid, bereikbaarheid, veiligheid

Houd rekening met mensen met een beperking, er zijn veel obstakels en hoogteverschillen in het gebied. De fietsers (die steeds harder rijden) zorgen voor onveilige situaties, de voetganger zou op 1 moeten staan. Bij gelijkvloerse oversteekplaatsen is een goede inrichting van groot belang (een middenberm en verkeerslichten). Maak het gebied minder aantrekkelijk voor auto's door bijvoorbeeld herinrichting van het gebied en deelauto's. Moet er wel zo'n grote P+R zijn? Er zijn interessante suggesties om het station te ontlasten voor treinreizigers en busverkeer meer in te zetten op de treinverbinding met station Heyendaal voor gebruikers en bezoekers van de campus. Ook de wens voor een extra voetgangers- en fietsverbinding tussen west en centrum komt naar voren. Andere suggereren een busstation in de tunnel of juist er bovenop zodat het Stationsplein kan worden vrijgemaakt voor lopen, fietsen en verblijven.

Wonen, werken, voorzieningen

Deelnemers zien vooral kansen voor een divers aanbod aan woningen/woningtypes, ook binnen de gebouwen zelf. Er moet ruimte zijn voor verschillende doelgroepen zoals ouderen en starters (afgestudeerden vasthouden!). De meningen zijn verdeeld over gezinnen met kinderen en studenten in het gebied. Levensloopgeschikte woningen en flexibele woningen worden ook genoemd.

Er is behoefte aan prettige en aantrekkelijke ontmoetingsplekken en mogelijkheden om te sporten. De Groene Corridor biedt daar kansen toe.

Qua werkgelegenheid noemen de deelnemers ruimte voor kantoren (denk bijvoorbeeld aan start ups vanuit de onderwijsinstellingen), maakindustrie, passend winkelaanbod voor bewoners, praktijkruimtes, sociale ondernemingen, mix van kleinere en grotere bedrijven. Ook hier flexibiliteit om snel aan te passen aan veranderingen in de markt.

Belangrijk is dat de plinten van gebouwen zorgen voor ogen op straat en dat ze verbinding maken met de openbare ruimte er omheen.

Stadsgesprek 27 juni 2024

Algemene indruk

De meeste deelnemers aan het stadsdebat waren enthousiast over de concept-gebiedsvisie. Er was waardering voor de integraliteit van de visie, de samenhang die die uitstraalt en het feit dat de gemeente duidelijk de regie neemt in het gebied. De vele participatiemomenten van de afgelopen jaren hebben hun vruchten afgeworpen: deelnemers gaven aan dat de visie inging op wensen, ideeën en zorgen die zij eerder hadden ingebracht. "De participatie is niet voor niets geweest!"

De maquette van het Stationsdistrict kon op grote belangstelling rekenen: die maakt de afbakening van het gebied heel duidelijk en geeft mogelijkheden om met de inrichting te "spelen".

Er was veel draagvlak om het Stationsdistrict nadrukkelijk als onderdeel van het stadscentrum te profileren en in te richten, met veel groen en levendigheid op de begane grond van gebouwen.

Aanwezigen gaven ook aan dat er urgentie is: een visie is mooi, maar wanneer zijn de geplande woningen en de herinrichting van de openbare ruimte gereed? De stad vraagt nadrukkelijk om verbeteringen op de korte termijn.



Stadsgesprek: inleidende presentatie concept-gebiedsvisie



In gesprek rond de maquette en panelen

Bereikbaarheid en verkeer(sveiligheid)

De ideeën om de Tunnelweg op termijn te transformeren, te versmallen en daardoor leefbaarder te maken, konden op veel enthousiasme rekenen. Deelnemers gaven suggesties voor kunst en verlichting in de tunnel.

Deelnemers waren over het algemeen positief over het verminderen van autoverkeer in het Stationsdistrict, maar vroegen wel aandacht voor bereikbaarheid voor mindervaliden en vervangend OV-vervoer naar de binnenstad.

Veel waardering was er voor het toevoegen van fietsenstallingen aan zowel de centrum- als de westzijde van het station. Iemand vroeg ook aandacht voor kort-fietsparkeren, bijvoorbeeld om een snelle boodschap te doen. Daarvoor zet men meestal niet de fiets in een grote fietsenstalling.

Ook de wens om de Snelbinder te verplaatsen, vonden veel mensen positief, evenals de oplossing voor de huidige busparkeerplaatsen aan de Hustinxstraat en de Stationsstraat. Dit vraagt wel om aandacht voor de veiligheid van bus- en fietskruisingen die hierdoor ontstaan ter hoogte van Doornroosje. De lange termijn-wens om de

busroute vóór het station helemaal te laten vervallen, riep veel vragen op over het overstappen tussen 2 busstations. Mensen maakten zich zorgen over toegankelijkheid voor mindervaliden en over langere reistijden.

Er was begrip voor de lage parkeernorm voor de nieuw te bouwen woningen in het gebied, maar er waren ook zorgen over wat dat betekent voor de parkeerdruk in de omliggende wijken.

Veel deelnemers uitten de wens om het parkje op het Keizer Karelplein beter bereikbaar te maken.

Verder kwamen er positieve reacties op het geplande parkje op de hoek Vredestraat-Stieltjestraat als stapsteen naar Kronenburgerpark, op het inkaderen van het Stationsplein door bebouwing op de Hustinxstraat en de Spoorstraat en op het doortrekken van de Vondelstraat naar de Van Schaeck Mathonsingel. Mensen vroegen zich af of het kruispunt Fresiastraat/Koninginnelaan in de toekomst niet te druk en daardoor onveilig wordt.

Vergroening

De plannen om het Stationsdistrict aanzienlijk en samenhangend te vergroenen kregen veel bijval. Het gaat daarbij om de toevoeging van de Groene Corridor en het vergroenen van de looproutes naar de binnenstad. Mensen gaven aan dat groen gezonder maakt en zorgt voor verbinding. Er kwamen suggesties voor de aanleg van groene belevingsroutes met bepaalde soorten planten (bv Romeins!) en voor subsidies om tuinen te vergroenen.

De Van Schaeck Mathonsingel: de centrale as (De “Ramblas”) is erg leuk de Vierdaagse. Mensen vinden het jammer als een eventuele herinrichting dat niet faciliteert. Positief zijn het beter maken van de wandelroutes aan de zijanten van deze singel en het activeren van de voortuinen. Als de gemeente de openbare ruimte beter inricht, verleidt ze daarmee eigenaren en initiatiefnemers

om hun eigen gebouwen en terreinen op te knappen.

Er waren ook zorgen: is het wel mogelijk om het nieuwe Stationsplein goed te vergroenen als daaronder een grote fietsenstalling ligt? Kan de fietsenstalling niet verplaatst worden naar de Keizer Karelgarage?

Toegankelijkheid

Er was waardering voor de plannen om de voetgangersroutes langs de Van Schaeck Mathonsingel te verbeteren. Dit is belangrijk voor blinden en slechtzienden. Er was een brede oproep om te zorgen voor veilige oversteekplaatsen en goede geleidelijnen.

Zorgen waren er ook, met name over de overstap tussen 2 busstations. Voor mensen die slecht ter been zijn, is dat best een afstand.

Daarnaast vroeg men aandacht voor de toegankelijkheid van het gebied tijdens de jarenlange verbouwing.

Sociale veiligheid en leefbaarheid

Deelnemers gaven aan waardering te hebben voor de aandacht voor sociale veiligheid en leefbaarheid in het Stationsdistrict. Ze vroegen aandacht voor het schoonhouden van openbare afvalplekken en voor een goede (in pandige) afvalverwerking van de appartementen.

Ook de sociale veiligheid in de Tunnelweg en op de trap naast het busstation moet beter.

Kunst en cultuur(historie)

Mensen hadden waardering voor de brede aandacht voor de (cultuur)geschiedenis van onze stad, in het bijzonder het gebruik van de spoelzandwaaier en de 19^e-eeuwse stadsuitbreiding. Er kwam bijvoorbeeld een idee om het oorspronkelijke 19^e-eeuwse station van architect Peters ter herbouwen.

Woningbouw

De toevoeging van 2000 woningen in het Stationsdistrict kon op veel bijval rekenen. Mensen vroegen zich af of er ook voldoende woningen voor ouderen zouden komen.

Ideeën en wensen voor vervolgtraject

Een gebiedsvisie is een heel globaal kader om toekomstige ontwikkelingen aan te toetsen. Het is nadrukkelijk geen concreet ontwerp. Tijdens de gebiedsvisie kwamen ook veel suggesties, ideeën en zorgen naar voren die niet passen in een visie, maar wel heel relevant kunnen zijn bij het ontwerp en de uitvoering van de verschillende vastgoed- of infrastructurele projecten in het Stationsdistrict of daarbuiten. Ook kwamen er veel suggesties voor (tijdelijke) initiatieven tijdens de lange bouwperiode. We noemen ze in deze paragraaf en zorgen dat we ze op het juiste moment meegeven aan de betreffende projecten.

Suggesties voor uitwerkingsfase

- Nederlandse winkels, of een themastraat
- Een museum in het Westerkwartier
- Sloop en nieuwbouw (minstens 6 verdiepingen) aan de zuidzijde van de Van Schaeck Mathon-singel. Maak van de Ramblas zo een statige omgeving.
- Een betere en frequentere verbinding tussen station Nijmegen en de wijkstations
- Zorg voor sociale veiligheid op het station en in de groengebieden
- Architectuur: speelse gevels en daken, terrasjes en kleurige gebouwen. Niet alleen maar platte daken in de hoogte.
- In de Groene Corridor een plek om te ontmoeten maken door een koffiecafé, foodtruck, of kas restaurant. Of ruimte voor kunst of cultuur.
- Het veilig, mooi en schoon maken van de tunnel, met name voor voetgangers en fietsers. Zie tunnel onder station (centraal) Amsterdam met prachtige tegelwanden- azulejo-stijl.
- Zorg voor voldoende hondenveldjes. Niet een uitlaatstrookje, maar echt een speelveldje. Dat is

niet alleen nodig voor de honden, maar zorgt ook voor de sociale menselijke ontmoetingen.

- Graag aandacht besteden aan het Quackplein, de oversteek daar voor voetgangers en fietsers en de kansen om groen hier door te trekken.
- Rokers bij de bus wachtruimte zijn vervelend, kan er geen wachtgebouwtje komen met een kleine horecafunctie?
- Betere informatievoorziening bij het busstation
- Kan de nieuwe stationstunnel ook gebruikt worden als doorgangsroute, dus niet alleen voor treinreizigers?
- Let op dat door afsluitingen in Bottendaal mensen van daar gedwongen worden om via Keizer Karelplein te rijden om naar het zuiden te kunnen rijden. Invloed van de aangrenzende delen op het plangebied
- Graag een vast startperron voor iedere buslijn en een duidelijk oversteekpunt voor blinden en slechtzienden op het busstation.
- Groene routes vanuit buitenwijken tot helemaal aan het station.
- Het behoud van parkeervoorzieningen op de Koninginnelaan.
- Meer tijdelijke en overdekte fietsenstallingen aan de westzijde.

Leuke ideeën voor de tijdelijkheid: placemaking!

- Een uitkijktoren tijdens de bouw/sloop.
- en expositie organiseren om archeologisch vondsten in dit gebied te tonen.
- Jonge ondernemers subsidiëren.
- Scholen betrekken voor ideeën en aanleg.
- Kunstwerkplaatsen.
- Bankjes/kunst plaatsen

2. Begrippenlijst Gebiedsvisie Stationsdistrict

19^e-eeuwse stadsuitleg

Het ontwerp van de uitbreiding van Nijmegen buiten de stadsmuren (die eind 19^e eeuw zijn gesloopt). Het gaat hierbij om de brede singels, lanen, pleinen en parken, de toevoeging van stadsvilla's en gebouwen als De Vereeniging en het station.

Bezonnig

Bij nieuwe gebouwen en bij de inrichting van de openbare ruimte is het belangrijk dat er voldoende zon en schaduw zijn.

Biodiversiteit

Biodiversiteit omvat alle soorten planten en dieren. Samen zorgen zij voor evenwicht in de natuur.

Busbuffer

Parkeerplaats waar bussen kort kunnen wachten om op tijd op hun vertrekhalte te zijn. In Stationsdistrict Nijmegen is een busbuffer aanwezig op de Burgemeester Hustinxstraat en op de Spoorstraat.

Casco

Een wind- en waterdichte woning, maar nog zonder voorzieningen en afwerking.

Circulair

Letterlijk: kringloop. In een circulaire economie gebruiken we afval en grondstoffen steeds opnieuw.

Deelmobiliteit

Alle soorten voertuigen (auto's, fietsen, scooters etc) die je voor korte tijd kunt huren.

Ecosysteem

Het geheel van alle planten en dieren die in een bepaald gebied voorkomen.

Emissievrij

Voertuigen die geen schadelijke stoffen uitstoten, zoals elektrische auto's.

Herstructurering

Aanpassen van een gebouw of gebied om te voldoen aan nieuwe eisen op het gebied van bijvoorbeeld wonen, werken, recreëren of verkeer.

Hoogbouwcluster

Een verzameling hoge gebouwen dicht bij elkaar.

Klimaatadaptie

Het nemen van maatregelen die nodig zijn om de veranderingen in het klimaat (hitte, overstromingen, wateroverlast etc) op te vangen.

Logistiek

Logistiek is het plannen, besturen en uitvoeren van goederenstromen.

Materialisatie

De materialisatie zegt iets over welke materialen gebruikt worden.

Mobiliteitstransitie

Een verandering in de manier waarop mensen van A naar B gaan. Belangrijkste uitdaging is om mensen uit de auto te krijgen en ze gebruik te laten maken van (gedeelde) andere vervoermiddelen.

Natuurinclusief

Bewust ruimte maken op of aan een gebouw of in de (openbare) ruimte zodat er meer planten en dieren kunnen leven.

Plint

De gevel van de begane grond van een gebouw.

Post 65

Gebouwen en complexen die zijn gebouwd in de periode 1965-1990.

Programma

Het totaal van alle voorzieningen in een gebied of gebouw: woningen, horeca, groen, cultuur, speel- en sportvoorzieningen, kantoorruimte etc.

Raamwerkkaart

Een raamwerkkaart is een kaart die bepaalde structuren laat zien. De structuren samen vormen een raamwerk. Een schematisch plan dat nog verder moet worden ingevuld.

Spooreplacement

Parkeerplaats voor treinen

Spoortalud

Helling van de spoordijk

Stuwwal en spoelzandwaaier

Een stuwwal is een heuvel in het landschap die is ontstaan doordat een gletsjer de grond heeft opgeduwd. In de loop der eeuwen gleden stenen, zand en andere materialen van die stuwwal af. Zo ontstond een spoelzandwaaier.

Verdichting

Het toevoegen van gebouwen (woningen, kantoren, voorzieningen) in een bepaald gebied.

Windhinder

Hogere windsnelheden die kunnen optreden rondom hoge gebouwen zoals kantoren of woontorens.

3. Relevante documentatie

Landelijk

Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Langetermijnvisie van het Rijk op de toekomstige inrichting en ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland.

[Meer over de Nationale Omgevingsvisie](#) | [De Nationale Omgevingsvisie](#)

Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)

Rijksprojecten en –programma's om de bereikbaarheid, veiligheid en ruimtelijke inrichting van Nederland te bevorderen. Het Rijk werkt daarbij intensief samen met provincies, gemeenten, vervoerregio's en waterschappen.

[Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport \(MIRT\)](#) | [Ruimtelijke ordening en gebiedsontwikkeling](#) | [Rijksoverheid.nl](#)

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)

Het doel van PHS is om het spoor geschikt te maken voor de huidige én toekomstige vraag van reizigers- en goederenvervoerders. ProRail werkt hierbij samen met vervoerders, in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De kern: meer personentreinen op drukke trajecten en voldoende ruimte voor het goederenvervoer.

[Programma Hoogfrequent Spoorvervoer](#) | [ProRail](#)

Regionaal

Woondeal regio Arnhem-Nijmegen

Samenwerkingsagenda van het Rijk, de provincie Gelderland, de Groene Metropoolregio en de gemeenten Arnhem en Nijmegen om versneld woningen te bouwen.

[Woondeal 2.0 Regio Arnhem-Nijmegen \(gmr.nl\)](#)

Lokaal

Kader Ruimtelijke Kwaliteit (KRK)

Doel van dit kader is om tot een integrale en hoogwaardige (beeld)kwaliteit te komen voor station Nijmegen en omgeving. Het is vastgesteld door de gemeenteraad van Nijmegen, de provincie Gelderland en de rijksoverheid.

[Document Nijmegen - Kader Ruimtelijke Kwaliteit Station Nijmegen en omgeving \(93/2020\) \(STEMSTUK\) zoals besloten door de Raad op 25 november 2020 - iBabs Publieksporaal \(bestuurlijkeinformatie.nl\)](#)

Omgevingsvisie gemeente Nijmegen

In de Omgevingsvisie staan uitgangspunten voor het gebruik van de ruimte in Nijmegen. De visie geeft dus richting aan de ontwikkeling van de stad.

[Omgevingsvisie - Gemeente Nijmegen](#)

Koers voor de binnenstad

Visie op de ontwikkeling van de Nijmeegse binnenstad tot en met 2035. Speerpunten zijn onder meer vergroening, mobiliteit en behoud van erfgoed.

[Document Nijmegen - Gebiedsvisie Koers voor de Binnenstad - iBabs Publieksporaal \(bestuurlijkeinformatie.nl\)](#)

Nijmeegse Woonagenda 2024-2029 “Beter Benutten en betaalbaar bouwen”

In deze woonagenda staat hoe Nijmegen tot en met 2028 invulling geeft aan de woonambities en opgaven uit de omgevingsvisie 2020-2040.

[Woonagenda 2024-2029.pdf \(karelstad.nl\)](#)

Cultuurhistorisch onderzoek, gebiedsanalyse Steenhuis-Meurs oktober 2022 (deel 1)

Cultuurhistorisch onderzoek naar de 19^e-eeuwse stadsuitleg van Nijmegen

Ambitiedocument Mobiliteit “Nijmegen Goed op Weg”

In het mobiliteitsbeleid beschrijven we de mobiliteitstransitie voor Nijmegen.

[Document Nijmegen - Ambitiedocument mobiliteit 2019-2030 - iBabs Publieksporaal \(bestuurlijkeinformatie.nl\)](#)

[Document Nijmegen - Bijlage 1 Agenda versnelling mobiliteitstransitie - iBabs Publieksporaal \(bestuurlijkeinformatie.nl\)](#)

Energietransitie Nijmegen

Om klaar te zijn voor de toekomst werkt de gemeente Nijmegen aan de energietransitie. De energietransitie is onderdeel van de uitvoeringsagenda duurzaamheid.

<https://www.nidv.eu/wp-content/uploads/2023/02/Uitvoeringsagenda-Duurzaamheid.pdf>

Actieprogramma inclusie

Met het actieprogramma inclusie zorgen we ervoor dat Nijmegen toegankelijk wordt en blijft.

[Document Nijmegen - Actieprogramma Inclusie 2021-2024 - iBabs Publieksporaal \(bestuurlijkeinformatie.nl\)](#)

Klimaatadaptatiestrategie

In de klimaatadaptatiestrategie geven we aan hoe de gemeente werkt aan een klimaatadaptieve stad. Het gaat over hittestress, koelte- en schaduwplekken en omgaan met (regen)water.

[Document Nijmegen - Klimaatadaptatiestrategie Nijmegen, Samen voorbereid op het weer van de toekomst - iBabs Publieksporaal \(bestuurlijkeinformatie.nl\)](#)

Erfgoedstrategie

In de erfgoedstrategie staat beschreven hoe we in Nijmegen omgaan met ons (culturele) erfgoed.

[Document Nijmegen - Erfgoedstrategie Nijmegen 2020 - iBabs Publieksporaal \(bestuurlijkeinformatie.nl\)](#)

Colofon

De gebiedsvisie voor het Stationsdistrict is opgesteld door de gemeente Nijmegen in samenwerking met Palmbout Urban Landscapes en met medewerking van Arcadis | Over Morgen.

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt zonder bronvermelding.



**Stations
District
Nijmegen**



Nijmegen

**PALMBOUT
Urban Landscapes.**

oktober 2024





**Stations
District
Nijmegen**