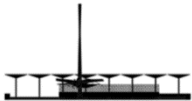
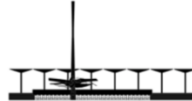
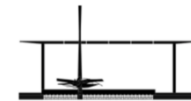
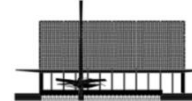


Vergelijking ontwerprichtingen AKU monument

						
	1. Restauratie - restauratie pergola - fietsen huidige locatie op maaiveld	2a. Restauratie transformatie - restauratie en transformatie pergola - fietsenstalling voorplein	2b. Restauratie transformatie - restauratie en transformatie pergola (60 cm hoger) - combi fietsenstalling	3a. Restauratie transformatie - nieuwe pergola (1,5 keer vergroot) - combi fietsenstalling	3b. Restauratie transformatie - nieuw dak - combi fietsenstalling	4. Restauratie transformatie - nieuw paviljoen - combi fietsenstalling
Ontmoeten & verbinding omgeving	Geen versterking als plek voor ontmoeten en verbinding omgeving	Versterking als plek voor ontmoeten en verbinding omgeving	Grote versterking als plek voor ontmoeten en verbinding omgeving	Grote versterking als plek voor ontmoeten en verbinding omgeving	Grote versterking als plek voor ontmoeten en verbinding omgeving	Geen versterking als plek voor ontmoeten en verbinding omgeving
Fietsparkeren en fietsroute	Huidig fietsparkeren op maaiveld en fietsroute blijven	Verdiepte fietsenstalling direct aan singel	Verdiepte fietsenstalling onder pergola	Verdiepte fietsenstalling onder pergola	Verdiepte fietsenstalling onder nieuw dak	Verdiepte fietsenstalling onder paviljoen
Sociale veiligheid	Geen verbetering sociale veiligheid	Verbetering van sociale veiligheid	Verbetering sociale veiligheid (dubbelfunctie pergola)	Verbetering sociale veiligheid (dubbelfunctie pergola)	Verbetering sociale veiligheid (dubbelfunctie pergola)	Geen verbetering sociale veiligheid (wel dubbelfunctie)
Monumentale waarden	Volledig behoud van monumentale waarden	Vrijwel volledig behoud van monumentale waarden	Behoud en doorontwikkeling van monumentale waarden	Doorontwikkeling van monumentale waarden	Beperkt behoud van monumentale waarden	Beperkt behoud van monumentale waarden
Klimaatadaptatie en duurzaamheid	Geen verbetering van klimaatadaptatie en duurzaamheid	Fietsenstalling beperkt mogelijk opties voor vergroening voorplein	Goede mogelijkheden voor maatregelen klimaatadaptatie en duurzaamheid	Goede mogelijkheden voor maatregelen klimaatadaptatie en duurzaamheid	Goede mogelijkheden voor maatregelen klimaatadaptatie en duurzaamheid	Goede mogelijkheden voor maatregelen klimaatadaptatie en duurzaamheid
Financiële vergelijking	Geen verdiepte fietsenstalling, alleen restauratie monument	Verdiepte fietsenstalling voorplein duurder	Half verdiepte fietsenstalling met pergola financieel gunstiger	Half verdiepte fietsenstalling met pergola financieel gunstiger	Half verdiepte fietsenstalling met dak financieel gunstiger	Bouwkosten paviljoen hoog, wel combi met half verdiepte fietsenstalling
Faseerbaarheid	Gunstig, restauratie AKU monument staat los van fietsenstalling	Ongunstiger, gezien afhankelijkheid met herinrichting Willemsplein	Ongunstiger, fietsenstalling en restauratie pergola moet gelijktijdig	Ongunstiger, fietsenstalling en nieuwe pergola moet gelijktijdig	Ongunstiger, fietsenstalling en nieuw dak moet gelijktijdig	Ongunstiger, fietsenstalling en nieuw paviljoen moet gelijktijdig

Toelichting vergelijking ontwerprichtingen AKU monument

Een weloverwogen keuze voor een ontwerprichting is bepalend voor de verankering van het AKU monument in de stad en de mogelijkheden om beter (en nieuw) gebruik van de plek mogelijk te maken. In de tabel treft u een vergelijking van de verschillende ontwerprichtingen die hieronder nader is uitgewerkt. Om te kunnen vergelijken is naar de volgende onderwerpen gekeken: ontmoeten en verbinden met de omgeving, fietsparkeren en fietsroute, sociale veiligheid, monumentale waarden, klimaatadaptatie en duurzaamheid, financiën en faseerbaarheid.

Plek voor ontmoeten & verbinding met omgeving

Het AKU monument is ontworpen als een ontmoetingsplek voor de stad, destijds als een 'hoek' van het Gele Rijders Plein. Het overige deel van het plein was in de wederopbouwperiode ingericht voor de auto. Inmiddels is de ruimte van de auto ingeruild voor de fietsenstalling op maaiveld en een parkje onder de bomen. Door de aanleg van een verstevigde grasmat kunnen hier ook kleinschalige evenementen plaatsvinden. Het is een kans om de relatie tussen dit groene pleindeel met het AKU monument te verbeteren. De ruimte rondom de fontein functioneert in de zomer ook als zodanig, echter de ruimte onder de pergola heeft nooit echt als ontmoetingsplek gefunctioneerd. De grootste opgave is om de ruimte onder de pergola nieuw leven in te blazen en de plek een nieuwe functie te geven om zo beter (en nieuw) gebruik van de plek mogelijk te maken.

In de ontwerprichtingen 2 en 3 is sprake van een versterking van het AKU monument als plek voor ontmoeten. De verbindingen met de omgeving worden in deze ontwerprichtingen verbeterd. Er ontstaat door het openen van de achterkant een betere relatie tussen de vergroende oostzijde en de pergola. Hier ligt potentie voor een beter (en nieuw) gebruik van de ruimte onder de pergola, bijvoorbeeld als een 'podium voor de stad'. Door de verhoogde/ vergrote pergola of een nieuw dak zijn de potenties hiervan het sterkst in de ontwerprichtingen 2b en 3. Door het verwijderen van het fietsparkeren op maaiveld en het gedeeltelijk 'openen' van de keermuur ontstaat er ook een betere verbinding tussen het AKU monument en de binnenstad. De relatie tussen pergola en de fontein blijft sterk in ontwerprichting 2a doordat het hoogteverschil hetzelfde blijft.

Fietsparkeren en fietsroute

De huidige fietsenstalling wordt goed gebruikt en heeft een hoge bezettingsgraad. De fietsenstalling ligt dan ook ideaal ten opzichte van een van de bronpunten voor de binnenstad, de poort naar het Jansplein. Binnen het fietsparkeren voor de binnenstad neemt deze fietsenstalling dan ook een belangrijke positie in. Het belang van de fiets voor de bereikbaarheid van de binnenstad is onmiskenbaar. Als niet zoveel mensen voor hun bezoek aan de binnenstad zouden kiezen voor de fiets, dan zouden de binnenstad, de centrumring en de toevoerroutes dichtslibben met autoverkeer; veel vaker en erger dan nu. We zien het fietsgebruik toenemen en de verwachting is dat het fietsgebruik in Arnhem de komende jaren verder zal groeien, onder andere door de opkomst van de elektrische fiets. Nog afgezien van het vermoedelijke 'corona-effect' dat vooral openbaar vervoer reizigers voor het alternatief van de fiets zullen kiezen. Om de fietsende bezoeker van de binnenstad te faciliteren zijn, behalve snelle en comfortabele routes, kwalitatief hoogwaardige, bewaakte stallingen bij de binnenstad onontbeerlijk. Ook om overlast van gevaarlijk, hinderlijk of slordig geparkeerde fietsen in de openbare ruimte te voorkomen en ruimte vrij te houden voor andere functies en gebruiksmogelijkheden. De ideale positie van deze stallingen is waar de routes bij de binnenstad aanlanden. Voor fietsers die via de Zijpsepoort de binnenstad bereiken is het Gele Rijders Plein die ideale locatie.

De huidige fietsenstalling op het Gele Rijders Plein kan continu gratis gebruikt worden en is overdag en op koopavonden bewaakt. Echter, deze fietsenstalling zorgt ook voor een blokkade in de verbinding tussen de binnenstad en het AKU monument/ Gele Rijders Plein. In de Planuitwerking 2017 is daarom gekozen voor het realiseren van (half)verdiept fietsparkeren. Bij het zoeken naar een nieuwe locatie voor de fietsenstalling is het van belang om de afstand tot de poort naar het Jansplein zo klein mogelijk te houden.

In de ontwerprichtingen zijn twee opties uitgewerkt: half verdiept onder de pergola (ontwerprichtingen 2b tot en met 4) en verdiept onder het voorplein aan de westzijde van het AKU monument (ontwerprichting 2a). Voor beide varianten geldt dat dit een concept is dat nader uitgewerkt moet worden. Vooral voor de fietser acceptabele hellingbanen/ looproutes de fietsenstalling in en vervolgens de looproutes uit naar de binnenstad zijn van groot belang. Idealiter gaan fietsers, vanaf de primaire aanrijroute van de Zijpsepoort, automatisch de stalling in, als een logische beweging. De verdiepte fietsenstalling aan de westzijde ligt in die zin goed, echter deze is vrijwel geheel verdiept. De fietsenstalling onder de ruimte van de pergola heeft meer mogelijkheden voor daglichttoetreding. Hier is wel extra aandacht nodig voor de vormgeving van de entree om de relatief mindere zichtbaarheid te compenseren. Ook heeft het vanuit de fietser geredeneerd de voorkeur dat de fiets-entree gericht is richting de singel. Al deze punten worden meegenomen bij de uitwerking van de fietsenstalling in een volgende stap.

Bij een (half)verdiepte stalling is het beheer en de bewaking essentieel. Vanwege de verdiepte ligging is afsluiting van de stalling buiten openingstijden noodzakelijk. In dit raadsvoorstel is het uitgangspunt dat de te realiseren verdiepte fietsenstalling dezelfde bewaakte openingstijden kent als de huidige fietsenstalling op maaiveld. In 2021 wordt een fietsparkeerplan voor de Arnhemse binnenstad opgesteld. Dit plan gaat in op hoe het fietsparkeren te faciliteren met (bewaakte) fietsenstallingen en fietsparkeren in de openbare ruimte. De ambities en globale investeringen zullen hierin worden uitgewerkt. Voor de bruikbaarheid van de verdiepte fietsenstalling op het Gele Rijders Plein kan op basis van dit fietsparkeerplan gekozen worden voor een verruiming van de openingstijden ten opzichte van de huidige situatie.

Bij vaststelling van het raadsbesluit in 2017 is tevens een motie ('Rijders aan de randen van het Gele Rijders Plein') aangenomen om bij uitwerking van de plannen een zo optimaal mogelijke verkeerssituatie te creëren voor zowel voetgangers als fietsers aan de westelijke en zuidelijke zijde van het Gele Rijders Plein. In de ontwerprichtingen 2a tot en met 4 kan het zuidelijke fietspad mogelijk meer richting het noorden worden verlegd, afhankelijk van de inpassingsmogelijkheden van de entree van de fietsenstalling bij nadere uitwerking. Verleggen van het zuidelijke fietspad naar het noorden zorgt voor meer ruimte voor voetgangers en mogelijkheden voor terrassen. Specifiek voor ontwerprichting 2a is dat het fietsparkeren en de daarmee gepaard gaande bewegingen zich concentreert aan de westzijde.

Sociale veiligheid

In de Planuitwerking is aangegeven dat de pergola een wat unheimische plek in de stad is waar mensen zich niet graag ophouden. Door onder andere de huidige fietsenstalling op maaiveld, de muren met basaltblokken en de muur met betonblokken aan de parkzijde heeft de pergola een slechte toegankelijkheid. Er is matig overzicht en de sociale veiligheid is hierdoor beperkt. Gezien de ligging van het AKU monument in de stad is het wenselijk dat dit verbeterd wordt. In de ontwerprichtingen 2 en 3 is sprake van een verbetering van de sociale veiligheid door het verwijderen van het fietsparkeren op maaiveld, het maken van een doorgang in de muur met basaltblokken en de muur met betonblokken. De combinatie van verdiept fietsparkeren onder de pergola zorgt voor meer dynamiek en sociale veiligheid. Wel is afsluiting van de (half)verdiepte

fietsenstalling buiten openingstijden nodig, om te voorkomen dat een nieuwe sociaal onveilige situatie wordt gecreëerd. In de ontwerprichtingen 2b en 3 is de verbetering van sociale veiligheid het grootst.

Monumentale waarden

Het gehele AKU monument is op voorstel van de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed (RCE) aangewezen als rijksmonument (zie bijlage 3). In de studie 'ontwerprichtingen voor de AKU fontein' (bijlage 1) wordt uitvoerig ingegaan op de kernwaarden van het monument. De ruimte voor renovatie en vooral transformatie van een rijksmonument hangt nauw samen met de kernkwaliteiten en wat de voorgestelde wijzigingen betekenen voor het totaal. Wijzigingen aan een rijksmonument worden niet op voorhand uitgesloten. Het gaat om het zoeken naar een balans tussen de monumentale waarden en eventuele wijzigingen ten behoeve van het toekomstperspectief door veranderend gebruik. De RCE heeft hierin een belangrijke adviserende rol. Zie bijlage 4 voor het advies van de RCE over de studie.

De RCE adviseert positief over de ontwerprichtingen 1 en 2a, waarbij bij de eerstgenoemde het knelpunt van het fietsparkeren op maaiveld blijft. De voorgestelde ingrepen en aanpassingen bij ontwerprichting 2a dragen volgens de RCE op een positieve manier bij aan de beleving en het gebruik van het monument in deze tijd, zonder daarbij de kernkwaliteiten uit het oog te verliezen. Vanuit de RCE gezien is ontwerprichting 2b tevens denkbaar na zeer zorgvuldige afwegingen, als blijkt dat er daadwerkelijk geen alternatief is voor het oplossen van het probleem van de fietsenstalling. Bij deze ontwerprichting is de RCE positief over het feit dat bij de verschillende ingrepen is getracht om in de geest van het ontwerp en de kernkwaliteiten van het AKU monument 'te kruipen' en hier een hedendaagse vertaling aan te geven. Deze ontwerprichting zit tegen de grens aan van wat volgens de RCE acceptabel is. Met de ontwerprichtingen 3 en 4 kan de RCE niet instemmen.

Klimaatadaptatie en duurzaamheid

Voor wat betreft klimaatadaptatie liggen er kansen bij een herinrichting van het AKU monument en omgeving. De oostzijde van het Gele Ridders Plein is reeds vergroend. Het is de wens om een verbinding te maken tussen de bomenrij in de Looierstraat, de vergroende oostzijde en het Willemsplein. Bij een verdere uitwerking wordt verkend hoe deze groenstructuren op een slimme wijze (gecombineerd met alle andere ruimteclaims) verbonden kunnen worden. Het AKU monument wordt hierbij als een bijzondere onderbreking, een punt van water, ontmoeting en interactie ingezet. Tezamen met de reeds vergroende oostzijde leveren de ontwerprichtingen 2b, 3 en 4 een goede bijdrage aan schaduwroutes in de binnenstad. Hierbij wordt onderzocht of sprake zijn van een vergroening van het stenige voorplein tussen de fontein en het Willemsplein. Verder wordt bij een verdere uitwerking ook onderzocht in hoeverre gekomen kan worden tot een groen dak (gecombineerd met zonnepanelen) op de pergola, de plaatsing van een boom in het monument, voorzieningen voor infiltratie van regenwater, etc.. Bij ontwerprichting 1 is er door het handhaven van de huidige situatie van het AKU monument en omgeving geen verbetering op het gebied van klimaatadaptatie en duurzaamheid. In ontwerprichting 2a werkt de verdiepte fietsenstalling wellicht beperkend op de mogelijkheden voor een vergroening van het voorplein tussen fontein en Willemsplein.

Financiële vergelijking van de ontwerprichtingen

Voor de diverse ontwerprichtingen is een kostenraming gemaakt (zie bijlage 5). Ontwerprichting 1 kent de laagste investeringen omdat hier het fietsparkeren op maaiveld behouden blijft. Ontwerprichting 4 kent de hoogste investering vanwege de forse bouwkosten van een paviljoen. De ontwerprichtingen 2b, en 3 zijn in financiële zin redelijk vergelijkbaar met elkaar. De verdiepte fietsenstalling op het voorplein in ontwerprichting 2a kent hogere kosten en is daarmee beduidend duurder.

Faseerbaarheid

Tot slot is nog gekeken naar de faseerbaarheid van de verschillende ontwerprichtingen. Gezien de onlosmakelijke combinatie van een verdiepte fietsenstalling en de opbouw in de ontwerprichtingen 2b tot en met 4 zijn deze minder goed faseerbaar. In ontwerprichting 2a kan de renovatie en transformatie van het monument in principe los van de verdiepte fietsenstalling op het voorplein gerealiseerd worden. Alhoewel bij een ongewijzigde situatie van het fietsparkeren op maaiveld er feitelijk geen sprake is van een versterking van de plek voor ontmoeten en een verbetering van de verbinding met de omgeving. De aanleg van een verdiepte fietsenstalling op het voorplein moet daarentegen zeer waarschijnlijk wel gecombineerd worden met een herinrichting van het busplein.