Fietsersbond

Afdeling Nijmegen e.o.
secretarisfbnijmegen@gmail.com
Postadres op aanvraag per email

Aan College van Burgemeester en Wethouders
Gemeente Nijmegen

Nijmegen, 21 februari 2022

Betreft: WOB verzoek m.b.t. planvorming station en stationsgebied

Geacht College,

Namens het College is ons op 16 december 2021 door Hoofd Bureau Documentaire Informatievoorziening de afhandeling toegezegd van ons verzoek om informatie en een aantal vragen met betrekking tot de herontwikkeling van het stationsgebied. Ons verzoek is geregistreerd met kenmerk D211341864. De afhandeling is in handen gegeven van afdeling/bureau ST30 Stadsontwikkeling met de mededeling dat de afhandeling binnen acht weken zal plaatsvinden.

Die termijn is verstreken zonder dat wij een reactie hebben ontvangen. Daardoor doen wij hierbij alsnog een beroep op de Wet Openbaarheid Bestuur. Het gaat om het volgende:

1. De schriftelijke onderbouwing van het besluit om af te wijken van het standpunt om uitsluitend barrièrevrije ontmoetingen toe te passen tussen de verschillende modaliteiten in het OV-complex uit het onderzoek van 2017.
2. De schriftelijke onderbouwing van het besluit om de snelfietsroute Beuningen-Nijmegen niet bovenlangs het spoor te leggen, zoals voorgesteld in het onderzoek van 2017, maar af te waarderen naar een soort route door de wijken ten westen van het spoor.
3. De schriftelijke onderbouwing van de keuze voor een fietsvallei.
4. De schriftelijke onderbouwing om niet te kiezen voor het verlengen van de stationstunnel naar het plein voorbij de oversteek van de busbaan en de fietsroute uitkomend bij het (oude) Metterswane. Immers hierdoor kunnen alle modaliteiten in het voorterrein barrière-vrij (en automobilisten in de Keizer Karel garage zelfs droog hun bestemming bereiken, zoals de fietsersbond voorgesteld heeft.

Hoogachtend,

Namens Fietsersbond afdeling Nijmegen e.o.,

[redacted]
Mark Kirkels
Voorzitter

Cc. Gemeentesecretaris – Arne van Hout

Nijmegen

Bezoekadres
Korte Nieuwstraat 6
6511 PP Nijmegen
Telefoon: 14024
E-mail: gemeente@nijmegen.nl

Postadres
Gemeente Nijmegen
Postbus 9105
6500 HG Nijmegen

Ons kenmerk
D211341864
Uw kenmerk

Fietsersbond
[redacted]

Datum: 16/12/2021
Datum uw brief: 07/12/2021
Betreft: ontvangstbevestiging

Geachte Fietsersbond,

Wij hebben uw bericht over Verzoek om informatie en een aantal vragen mbt herontwikkeling stationsgebied ontvangen op 07/12/2021 en geregistreerd met kenmerk D211341864.
Voor afhandeling is uw bericht doorgestuurd naar afdeling/bureau ST30 Stadsontwikkeling 30.

Uw bericht wordt binnen acht weken afgehandeld, tenzij er sprake is van een afwijkende wettelijke termijn. Indien wij uw bericht niet binnen de geldende termijn kunnen afhandelen, ontvangt u hierover een brief met daarin uitleg over de verdere procedure en de nieuwe termijn van afhandeling.

Mocht er uit uw bericht blijken dat afhandeling of beantwoording niet nodig is, dan zult u verder geen antwoord ontvangen.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
namens het college van burgemeester en wethouders

[redacted]

Hoofd Bureau Documentaire Informatievoorziening



Ruimtelijk Raamwerk Stationsgebied Nijmegen

Juni 2017

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

In opdracht van:

Gemeente Nijmegen

Provincie Gelderland

ProRail

NS

Opgemaakt door:

Royal HaskoningDHV
Nijmegen, juni 2017

Inhoud

1. Inleiding & Uitgangspunten **5**

2. Ambities & Bouwstenen **13**

3. Referentieontwerp Westzijde **31**

4. Ruimtelijk functioneel ontwerp Oostzijde **21**

1.
Inleiding & Uitgangspunten



Inleiding

Een duurzaam perspectief voor het Stationsgebied

In de afgelopen Jaren is het steeds drukker geworden op station Nijmegen. Met ca. 45.000 dagelijkse reizigers die gebruik maken van treinen van NS, is het station het tiende station van Nederland, en het tweede station buiten de Randstad. Het station is verder een belangrijk knooppunt van regionale treinen van Arriva, en het is het grootste busstation van Gelderland.

Het station heeft momenteel een bijna geheel eenzijdige oriëntatie. Hierdoor komen op het huidige voorplein veel stromen en functies samen, wat tot conflicten en knelpunten leidt. Om de groei aan reizigers te beheersen, is het plein in de afgelopen decennia meermaals aangepast, veelal door tijdelijk bedoelde maatregelen. Al met al heeft het stationsgebied een kille en technische uitstraling.

In het kader van Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) zijn er tot 2022 fundamentel e aanpassingen aan het station nodig. Verder hebben veel vastgoedeigenaren in de directe omgeving herontwikkelingsplannen.

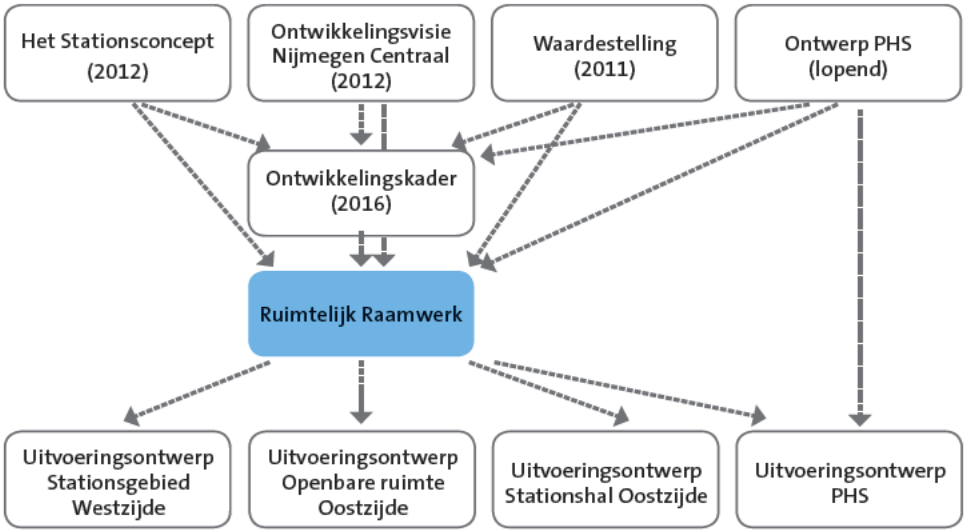
De verschillende opgaven bij elkaar, creëren een unieke kans om het stationsgebied in de komende jaren integraal te verbeteren en zo tot een echt visitekaartje van Nijmegen te maken.

Achtergrond en doel van dit rapport

De gemeente Nijmegen, Provincie Gelderland, Prorail en NS werken continu samen aan de voorbereiding van deze strategische opgave. Begin 2017 is Royal HaskoningDHV geselecteerd, om een traject van interactieve werksessies met vertegenwoordigers en adviseurs van deze samenwerkingspartners vorm te geven.

In de werksessies zijn uitgangspunten, ontwerpopgave en visie aangescherpt, ontwerpkeuzes gemaakt en is het resultaat vertaald naar een ruimtelijk raamwerk. Dit raamwerk moet samenhangende contouren leveren voor concrete ontwerpen.

In de afgelopen maanden is dan ook hard aan het stationsgebied gewerkt, door een brede groep van professionals! En we vinden dat het resultaat er mag zijn: Een haalbaar en breed gedragen referentieontwerp voor de nieuwe toegang aan Westzijde, die het station eindelijk tweezijdig zal maken. En een duidelijk perspectief voor de transformatie van het huidige stationsgebied aan oostzijde, dat nog ruimte laat voor nadere inzichten bij het verder aanscherpen van de verschillende onderdelen die hierbij horen.



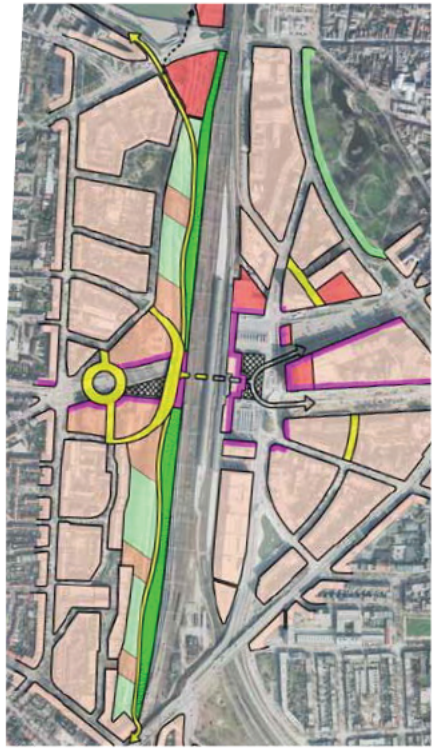
Processchema voor het stationsgebied

Kaders & uitgangspunten

Dit document staat nadrukkelijk niet op zichzelf, maar is gefundeerd in een reeks kaderstellende documenten en uitgangspunten. De belangrijkste zijn hieronder genoemd:

- In de “Ontwikkelingsvisie Nijmegen Centraal” (2012) door de gemeente Nijmegen zijn de stedenbouwkundige hoofdlijnen omschreven;
- Prorail werkt hard aan het ontwerp voor de voor PHS vereiste infrastructurele aanpassingen aan spoor, perrons en ondersteunende voorzieningen. De ontwerpen zijn kaderstellend meegenomen;
- De samenwerkingspartners gemeente, Prorail, NS en provincie Gelderland hebben in 2016 gezamenlijk een “Ontwikkelingskader” opgesteld, waarin de gezamenlijkemet uitgangspunten voor de ontwikkeling opgesteld;
- “Het Stationsconcept” (2012) door Bureau Spoorbouwmeester geeft heldere richtlijnen voor visie, vormgeving en inrichting van de verschillende domeinen binnen een stationsomgeving;
- Door Steenhuis en Meurs architecten is in 2011 een “Waardestelling en cultuurhistorisch onderzoek” verricht.









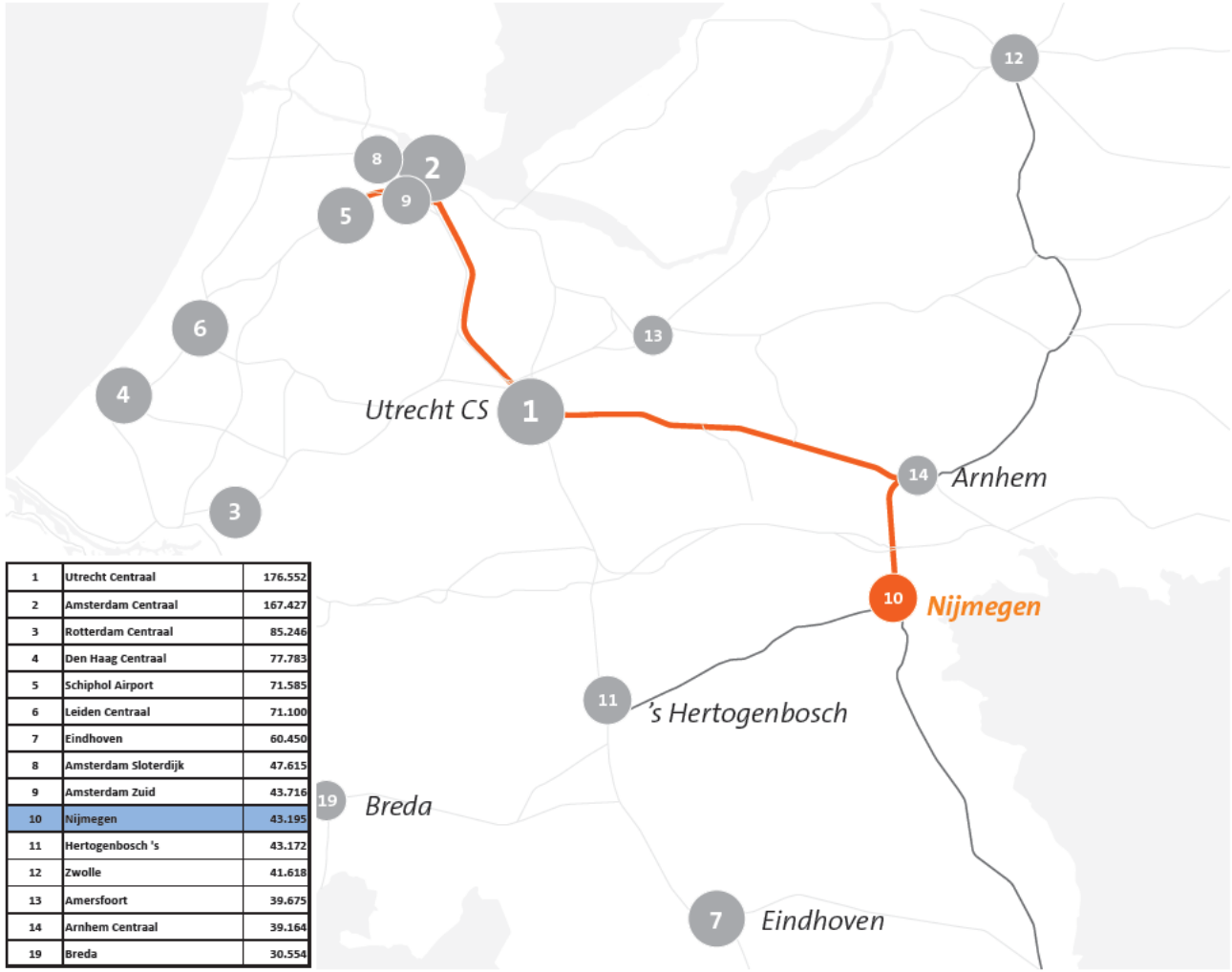
Afbeeldingen uit Ontwikkelingsvisie, Ontwikkelingskader, Waardestelling

Nijmegen en Programma Hoogfrequent Spoor

Nijmegen is nu al, gemeten aan het aantal dagelijkse reizigers op NS-lijnen, het tiende station van Nederland, en (na Eindhoven) het tweede station van Nederland buiten de Randstad.

In het kader van Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) zal de lijn Schiphol-Amsterdam-Utrecht-Arnhem-Nijmegen worden voorbereid op spoorboekloos reizen met vier intercities per uur. Naar alle waarschijnlijkheid zal dit tot een verdere toename van reizigers leiden, zowel op de genoemde lijn maar ook op andere verbindingen.

De implementatie van PHS vergt een herinrichting van het emplacement, een nieuw perron en een fundamentele herinrichting van de reizigerstunnel. Dit zijn fundamentele ingrepen in het hart van het station, die het logisch maken om naar een integrale toekomstvisie voor het gehele gebied te kijken.



1	Utrecht Centraal	176.552
2	Amsterdam Centraal	167.427
3	Rotterdam Centraal	85.246
4	Den Haag Centraal	77.783
5	Schiphol Airport	71.585
6	Leiden Centraal	71.100
7	Eindhoven	60.450
8	Amsterdam Sloterdijk	47.615
9	Amsterdam Zuid	43.716
10	Nijmegen	43.195
11	Hertogenbosch 's	43.172
12	Zwolle	41.618
13	Amersfoort	39.675
14	Arnhem Centraal	39.164
19	Breda	30.554

Grote stations in Nederland, en de PHS-lijn Schiphol-Nijmegen

Geschiedenis

Een weerbarstige plek in de stad

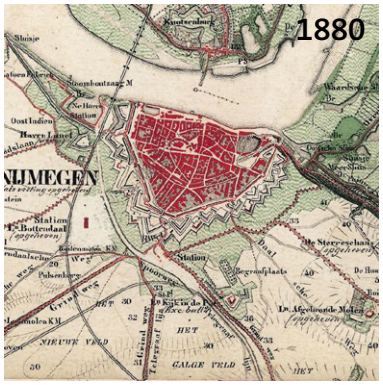
Gelegen op een oude stuwwal, heeft station Nijmegen te allen tijde een complexe positie net buiten de stad gehad. Ook de ontwikkeling van Nijmegen West heeft oorspronkelijk ruim afstand gehouden van het station. De aanleg van de tunnelweg heeft aanwezige barrières en obstakels om stad en station hecht met elkaar te verbinden, verder vergroot.

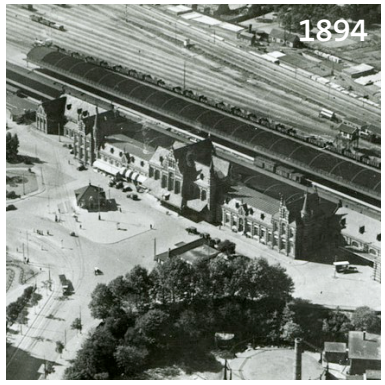
Transformatie van de Singel

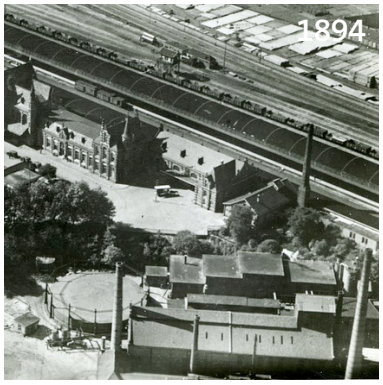
Na een periode waarin de voetganger steeds meer in de verdrukking is gekomen tussen toenemend verkeer van auto, bus en fiets, is door de aanleg van de Esplanade op de Schaeck Mathonsingel een omslag gekomen: binnen de mogelijkheden van de bestaande situatie, is zoveel mogelijk een ruimte gecreëerd voor de voetganger.

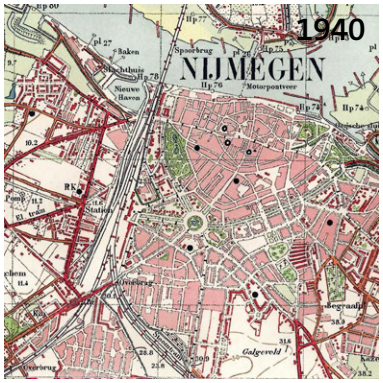
Continue gebiedsontwikkeling

In de afgelopen jaren is de ontwikkeling van hoogwaardig vastgoed rondom het station goed op gang gekomen. Het ROC, het politiebureau, Poppodium Doornroosje en het woningbouwensemble Spoorstraat zijn gerealiseerde voorbeelden hiervan. De transformatie van Metterswaene staat in de steigers, en ook andere vastgoedeigenaren zijn met de gemeente in gesprek over hun herontwikkelingsplannen. Zo komt er steeds meer actief en gemengd stedelijk programma in het stationsgebied.



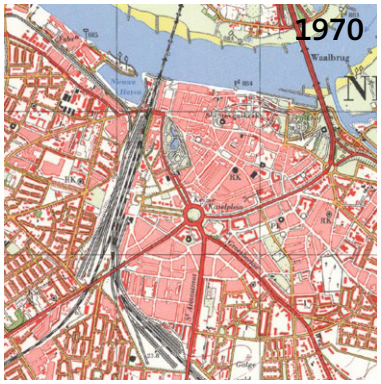
















Stationsgebied nu

Het stationsgebied wordt door vele gebruikers als onoverzichtelijk, kil, technisch en “gevoeld onveilig” omschreven. Voor de voetganger is het beeld verwarrend en weinig uitnodigend. Dit beeld is ook naar voren gekomen in het onderzoek “Voetgangers in de stationsomgeving van Nijmegen (2012, Molster).

In de werksessies is stilgestaan bij een gedeelde en concrete definitie van probleemstelling en ontwerpopgave. Een vijftal concrete knelpunten staan bovenaan de lijst:

1. Geen stationsgebied aan Westzijde
2. Onvoldoende intuïtieve oriëntatie
3. Barrières en kruisende stromen
4. Onveilig oversteken en een onduidelijke aanlooproute
5. Verrommeling en leegstand van belangrijke delen van het monumentale gebouwensemble









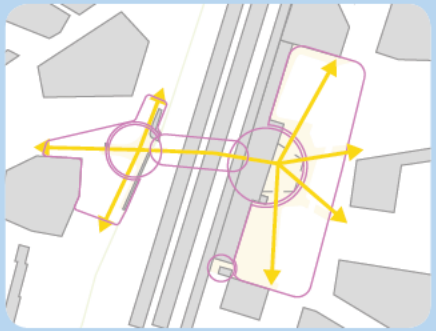




2.
Ambities & Bouwstenen

Ambities & Bouwstenen van het Stationsgebied

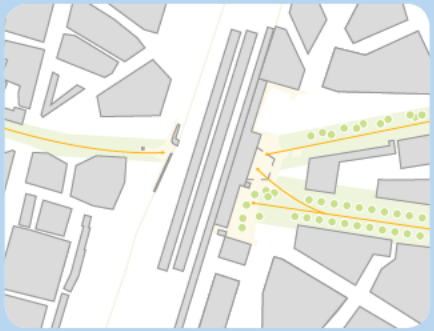
Heldere oriëntatie en reizigersdomeinen



Vertrekken, aankomen en overstappen zijn complexe activiteiten: Een reiziger moet veel keuzes maken, vaak in een onbekende omgeving en veelal onder tijdsdruk.

Het stationsgebied moet overzicht en structuur bieden via heldere zichtlijnen, duidelijke keuzemomenten en herkenbare reizigersdomeinenen.

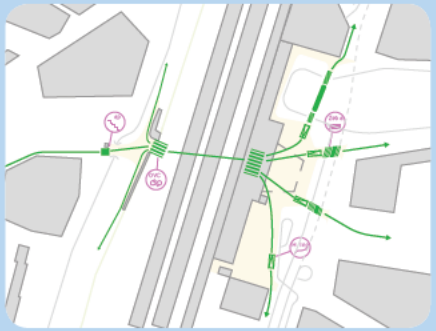
Centrale Voetgangers-as



Het spooremplacement en het stationsgebied vormen een forse en historische barrière tussen Oost en West in Nijmegen.

Het tweezijdig maken van het station creëert de kans om de drie stedelijke lopers die op het station uitkomen, verder te ontwikkelen en tot een centrale voetgangersas voor stad en station.

Open, toegankelijk en veilig



Door kruisende verkeersstromen, maar ook door obstakels, hoogteverschillen, afstanden en een kille en technische inrichting lijkt het stationsgebied momenteel gescheiden van de omringende binnenstad.

Dit verbeteren wij door het verminderen van kruisende stromen, door obstakels te verwijderen, en door heldere en veilige oversteekpunten via vloeiende looplijnen te maken.

Stadsentree met verblijfskwaliteit



Nijmegen is een bruisende stad met karakteristieke pleinen, ruime singels, groene lanen en gezellige terrassen.

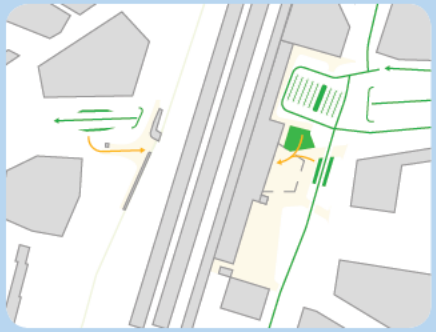
Het stationsgebied moet een stadsentree van allure zijn, dat niet alleen puur functioneel en overzichtelijk is ingericht, maar waarin ook de karakteristieke kwaliteiten van de stad beleefbaar zijn.

Comfortabele Fietsersknoop



Nijmegen is dé fietsstad van Nederland! Er wordt dan ook veel gedaan om de fietser nog beter te bedienen: Er komt een nieuwe snelfietsroute aan westzijde, die de bestaande drukke route aan oostzijde ontlast. Alle fietsenstallingen worden zo vormgegeven dat je vanuit de stad erin kunt fietsen zonder ander verkeer op het plein te kruisen. Alle fietsenstallingen worden beheerd en zijn 24 uur gratis.

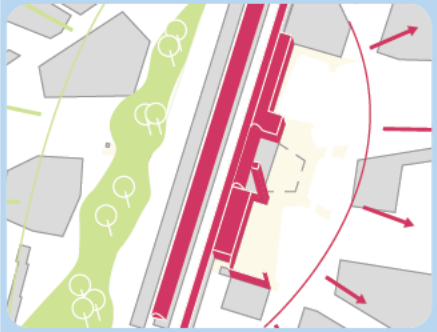
Moderne regio-hub voor de bus



Het busstation is een centrale knoop van regionaal en stedelijk ervoer in Gelderland. Door ruimtelijke beperkingen is erg krap ingericht. Dat komt comfort, overzicht en verkeersveiligheid niet ten goede.

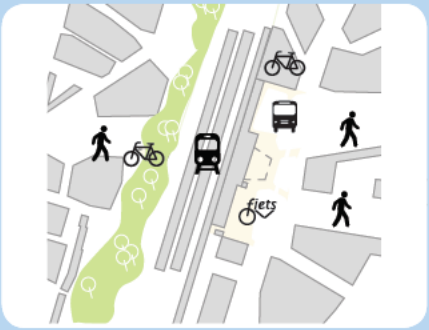
In het eindbeeld wordt door een transformatie van de tunnelmond meer ruimte gecreëerd voor een prettigere en veiligere inpassing van busstation, busbuffer én looproutes.

Een plek met een grote historie



Beide zijden van het station worden gekenmerkt door belangrijke historische waarden: Aan de binnenstadszijde door het stationsensemble van Ravesteyn met een karakteristieke pleinfiguur, een markante toren en mooie perronkappen. Aan Westzijde de groene verlengde stuwwal. De monumentale waarden worden versterkt en als dragers van het gebied uitgewerkt.

Aanjager van de gezonde & duurzame stad



Stationsgebieden zijn hotspots van gezonde en duurzame mobiliteit, en van een actieve lifestyle.

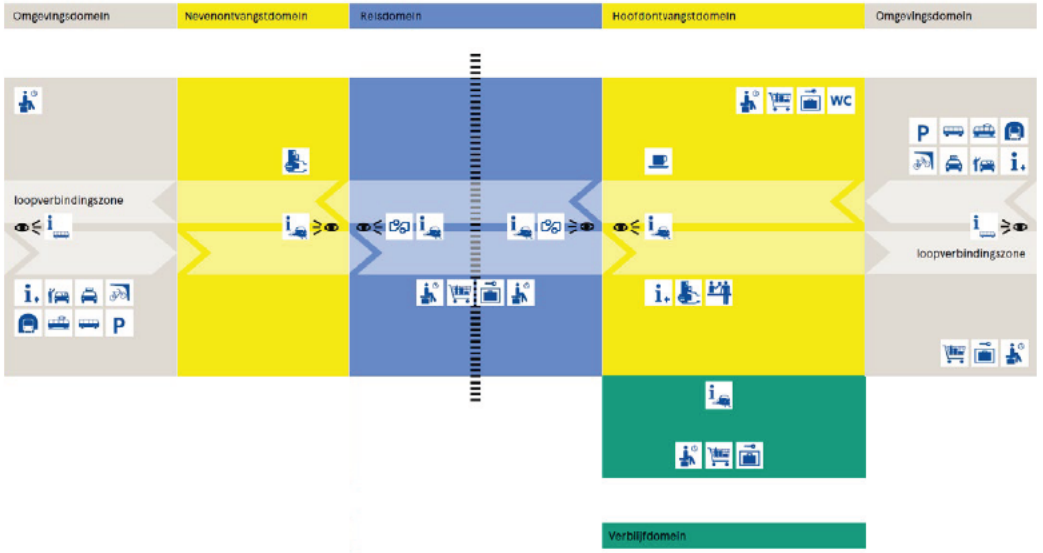
Dit kan zich vertalen naar een veel duurzame en tijdloze uitstraling, inrichting en materialisatie.

Heldere oriëntatie als uitgangspunt

Vertrekken, aankomen en overstappen zijn complexe activiteiten: Een reiziger moet veel keuzes maken, vaak in een onbekende omgeving en veelal onder tijdsdruk.

In het huidige gebied wordt de reiziger overvraagd door onvoldoende intuïtieve oriëntatie, barrières, gebroken loop- en zichtlijnen en te veel verschillende keuzemomenten. Hierdoor kan het voorkomen dat de reiziger zijn keuzeproces niet af kan maken. Dit kan een algeheel gevoel van onzekerheid en onveiligheid oproepen of versterken.

Het helder en duidelijk vormgeven van prettige en overzichtelijke domeinen voor de reiziger , zoals omschreven in het Stationsconcept, staat centraal in deze visie. Vanuit de trein wordt de reiziger via de perrontunnel intuïtief naar een centraal ontvangstdomein geleidt. Hier krijgt hij alle keuzes overzichtelijk en duidelijk gepresenteerd, in een veilige omgeving, zonder kruisend verkeer. De hoofdroutes naar de stad ontsluiten zich voor de reiziger verder vanzelfsprekend en barrierevrij, als het ware als “rode lopers”





1. signaleren
2. herkennen
3. interpreteren
4. beslissen
5. handelen

De centrale voetgangersas

Het Station markeert de plek op het snijpunt van drie karakteristieke stedelijke lopers: Hustinxstraat, Schaeck Mathonsingel en Marialaan / Tunnelweg.

De Hustinxsstraat is momenteel ondermaats ingericht en wordt verbeterd voor de voetganger. De drie routes lopen direct en vanzelfsprekend door naar de trein via de perrontunnel.

De perrontunnel heeft een openbaar karakter van een stationspassage, maar is een reizigersdomein en is afgesloten door middel van OV-poortjes. Via de Tunnelweg loopt parallel aan de perrontunnel een bestaande interwijkverbinding.

Hustinxstraat (na transformatie)





Marialaan

Schaeck Mathonsingel

De fietsersknoop

Nijmegen is een fietsstad! Voor de fietser komen er substantiële verbeteringen.

- Een nieuwe fietshoofdroute langs de spoordijk maakt het station aan westzijde veel beter bereikbaar, en ontlast daarmee de oostzijde.
- Alle fietsenstallingen zijn aan stadzijde fietsend bereikbaar, en hebben een directe toegang voor voetgangers vanuit het Station.
- Alle fietsenstallingen zijn beheerd & 24h gratis.
- Gefaseerde groei naar 3500 plaatsen aan westzijde, behoud huidig aantal oostzijde.
- De huidige tijdelijke, onbeheerde fietsenstalling wordt vervangen door een moderne stalling uit het zicht.



Overzichtskaart verkeer



3.
Referentieontwerp Westzijde



Zicht op de nieuwe stationsentree West. Links in beeld de getransformeerde tunnelmond de nieuwe hoofdfietsroute

Een stationsgebied voor Nijmegen West

Stationsgebied in balans

De transformatie van het stationsgebied is een strategische opgave die zich in meerdere stappen zal voltooien. De nieuwe entree van Westzijde is de eerste en belangrijkste stap hiervan. Naast het concrete belang van de nieuwe entree voor Nijmegen West en voor de implementatie van PHS, wordt door de nieuwe entree ook de Oostzijde ontlast. Dit brengt balans in het stationsgebied, en het maakt een verbouwing aan Oostzijde eenvoudiger.

Integrale gebiedsontwikkeling

Doordat een aantal kavels rondom het station op termijn beschikbaar komen voor herontwikkeling, bestaat de kans om op termijn een echt stationsgebied te creëren, met voorzijden naar het station en ruimte voor strategisch programma. Het stationsontwerp kan los van deze ontwikkelingen geïmplementeerd worden, de gebiedsontwikkeling kan haar eigen tempo aanhouden.

De voetganger op één

Door het hoogteverschil tussen de stationspassage en de het omringend maaiveld, betreedt de reiziger het stationsgebied vanuit de trein in een balkonsituatie. Hier wordt een helder en overzichtelijk ontvangstdomein vormgegeven met duidelijk overzicht naar alle richtingen en “ketenvoorzieningen”. Het Stationsplein zelf, en daarmee het omgevingsdomein, ligt iets lager, op een tussenniveau op halve hoogte tussen Tunnelweg en stationsbalkon.

Nieuwe hoofdfietsverbindingen

De nieuwe hoofdfietsroute kruist de Tunnelweg op een iets lager niveau dan de Stationspassage, en gaat vervolgens onder het stationsbalkon door. Dat is comfortabel voor de fietser, voorkomt kruisende stromen met de voetganger en zorgt er tevens voor dat er een elegante nieuwe en groene tunnelmond gemaakt wordt.

Duurzaam & veilig

De het huidige kruispunt Marialaan - Koninginnelaan is overbelast door de zes richtingen die erop afgewikkeld worden. Een standaard turborotonde iets verder naar de tunnelweg, gecombineerd met het samenvoegen van een aantal nevenstromen daar net voor, creëert een duurzaam veilige oplossing, zonder aantasting van beeldbepalende bebouwing in de wijk. De huidige P&R wordt veel beter bereikbaar op zijn huidige plek. Op het stationsplein zelf komt een goed bereikbare lus voor Kiss&Ride.

Een impuls voor Nijmegen West

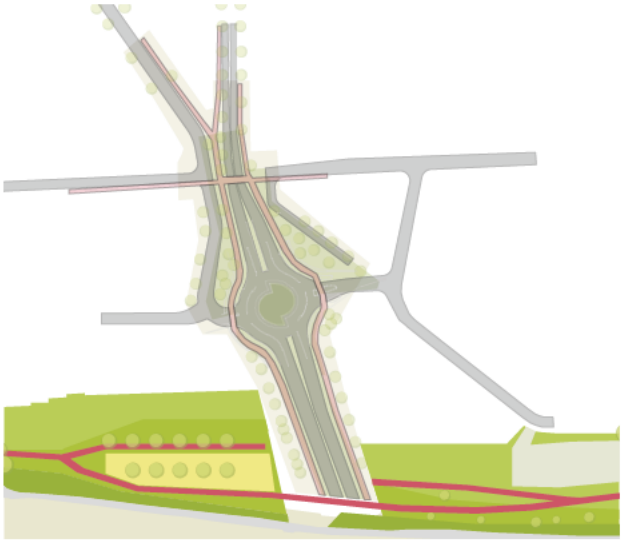
Met het nieuwe Stationsgebied krijgt Nijmegen West, naast een comfortabele toegang naar de trein, een aantrekkelijk verblijfsgebied met ruimte voor grootstedelijk programma.

Ruimtelijke dragers



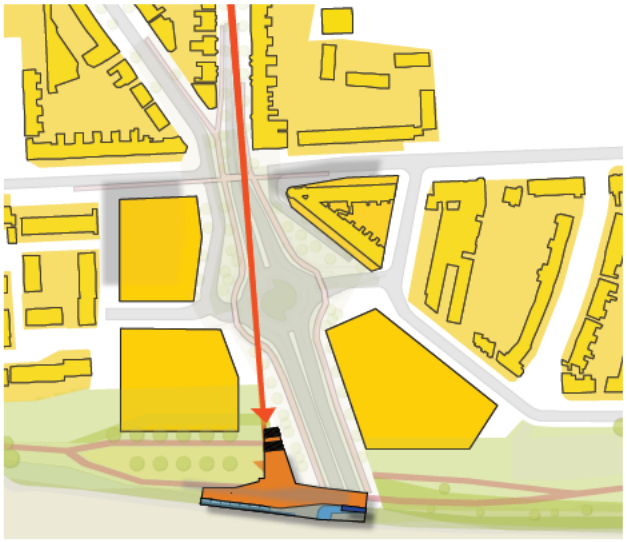
Drager stadsboulevard

Het ontwerp is gebaseerd op twee robuuste ruimtelijke dragers. De eerste is de stadsboulevard van de Marialaan, verlengd naar de Tunnelweg.



Drager groene stuwwal

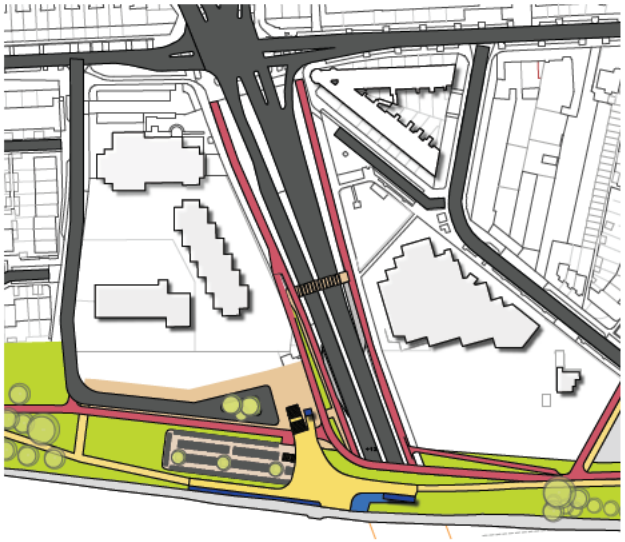
De tweede drager is de groene spoordijk, de verlengde stuwwal. Met zijn volgroeide bomen en ruime taluds is het een grote cultuurhistorische en ecologische waarde in de stad, en tevens in de toekomst een fiets-hoofdroute.



Stationsbalkon

Binnen het raamwerk van de twee dragers wordt het station als een balkon vormgegeven op een zeer herkenbare plek, zichtbaar vanuit een verre afstand vanuit de Marialaan en langs de stuwwal.

Fasering



1. Basis station

Het stationsontwerp is volledig realiseerbaar op beschikbare gronden, zonder aantasting van gronden van derden. Het basisstation is een volwaardig nevenontvangstdomein: De hoofdfietsroute, fietsenstalling, bushalte, en de Kiss&Ride en de betere verbinding met de P&R, zijn allemaal inbegrepen in dit basisstation.



2. Start gebiedsontwikkeling & veilige verkeersontsluiting

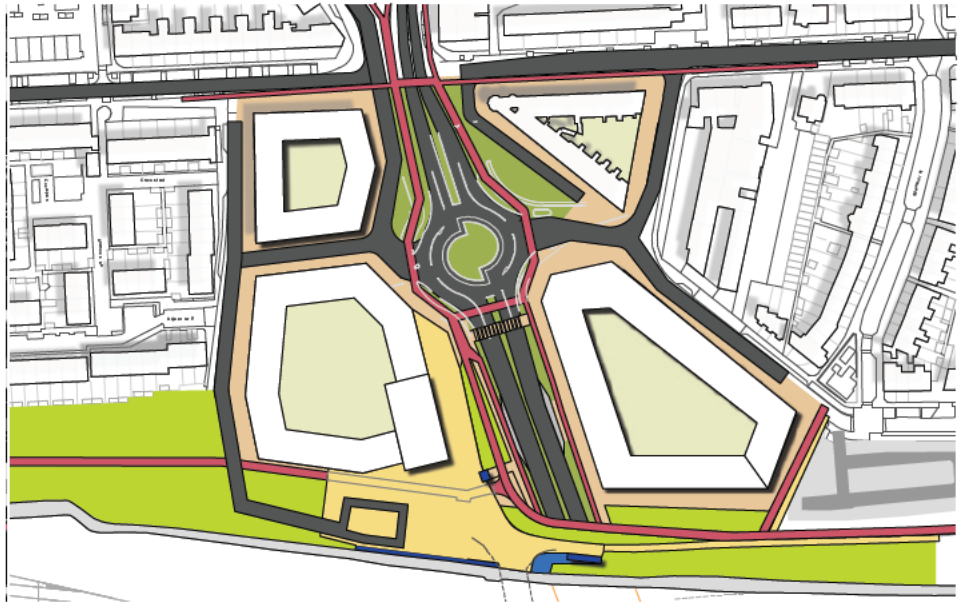
Zodra het gebied van het voormalige UVW-kantoor herontwikkeld wordt, kan in een integrale ontwikkeling een gemengd stedelijk programma met voorzijden naar het station gemaakt worden, en kan het verkeersonveilige kruispunt Marialaan / Koninginnelaan / 1e en 2de Oude Heselaan herontwikkeld worden.

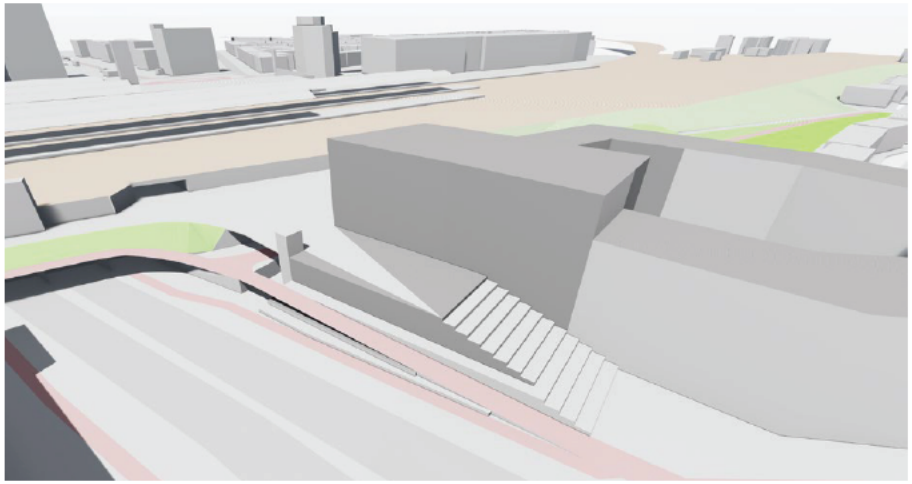


3. Eindbeeld

In de uiteindelijke situatie worden alle huidige bedrijfskavels die aan het stationsgebied grenzen herontwikkeld met actief en gemengd stedelijk programma. De huidige P&R kan hierbij verkleind worden, maar blijft als functie behouden.

Variant: gecombineerd met vastgoedontwikkeling





Variant gecombineerd

Studie is gedaan naar een variant voor waarbij het Stadsniveau langs een nieuw gebouw oploopt tot de entree van de perrontunnel. Het hoogteverschil naar de tunnelmond is echter zo groot dat dit niet aantrekkelijk is.

Voorkeursmodel: Stationsbalkon





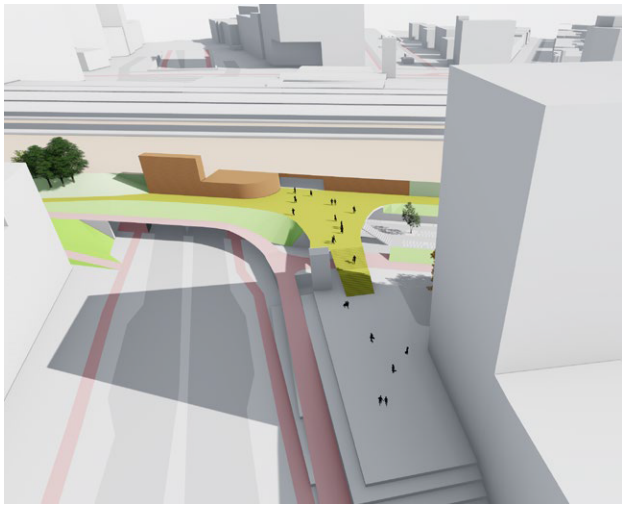
Variant stationsbalkon

Het maken van een stationsbalkon creëert prettige en natuurlijke stedelijke ruimtes.

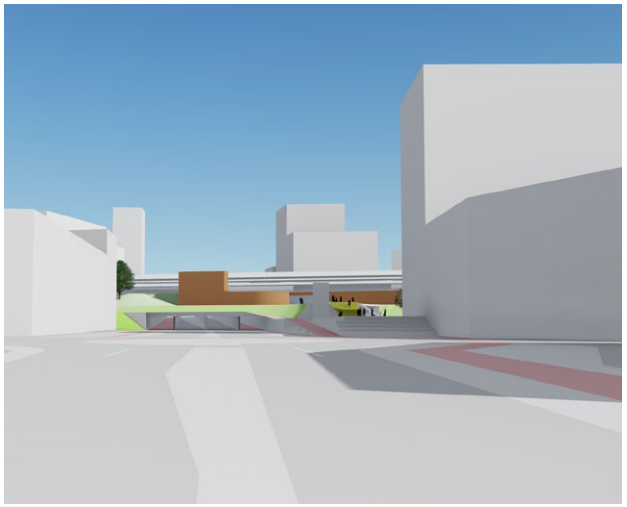
Impressies



Overzicht over het nieuwe stationsgebied en de nieuwe ontwikkelingen: Terwijl naar het station toe een natuurlijke plek voor een landmark-gebouw met voorkanten naar het stationsplein ontstaat, sluiten de nieuwe gebouwen aan de andere kant qua schaal en maat naadloos aan op de bestaande wijken.



Zicht op het kruispunt van hoofdroutes voor voetganger, auto en fietser. Vanuit alle richtingen is de lift goed zichtbaar en bereikbaar.



Zicht vanuit de Marialaan. Het hele stationsgebied is goed herkenbaar. Het ventilatiegebouw wordt meegenomen in de transformatie, als een baken van het station.

Eindbeeld Westzijde



4.
Ruimtelijk functioneel ontwerp Oostzijde



Impressie van de getransformeerde Hustinxstraat

Rode lopers naar trein en stad

Ruimtelijk raamwerk

Na de realisatie van het de nieuwe stationsentree West komt de transformatie van de Oostzijde aan de orde. Dit is een strategische opgave die naast de herinrichting van het plein ook vergt dat de Stationshal en de fietsenstallingen fundamenteel worden aangepakt. De programmatische en budgettaire kaders zijn echter nog niet compleet.

Om concrete uitgangspunten te geven aan de lopende transformatie van vastgoed, openbare ruimte en stationsfuncties, is een ruimtelijk functioneel raamwerk opgesteld. Dit gaat uit van een reeks herkenbare hoofdroutes, die vloeiend en direct vanuit de stad over het stationsplein naar de nieuwe stationshal lopen, waar men direct door kan lopen naar de perrontunnel en de trein.

Het ruimtelijk raamwerk is gebaseerd op een proces van trechteren en ontwerpend onderzoek en stelt de contouren van een grondplan vast. Hierbij zijn nog geen harde keuzes gemaakt over de bouwkundige inrichting van de nieuwe stationshal, of de inrichting van de fietsenstalling. Hierin is ruimte voor nadere uitwerking.

Een groen en actief stationsplein

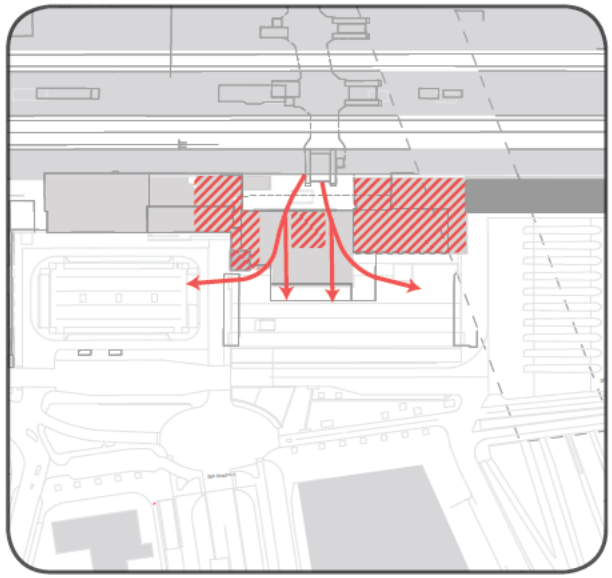
De routes voor de reizigers worden vormgegeven als rode lopers. Maar de belangrijkste “rode lopers” van de stad naar de trein zijn in werkelijkheid groene lopers: De groene Schaeck Mathonsingel, alsmede de verder vergroende Hustinxstraat, lopen als het ware door op het Stationsplein. Aan zuidzijde van het plein, in het verlengde van de Schaeck Mathonsingel, ontstaat een nieuw verblijfsplein bovenop de toekomstige fietsenstalling. Dit nieuw verblijfsgebied ademt flair en ambiance van de Singel temidden van het historische decor van het stationsensemble.

Het plein opschonen

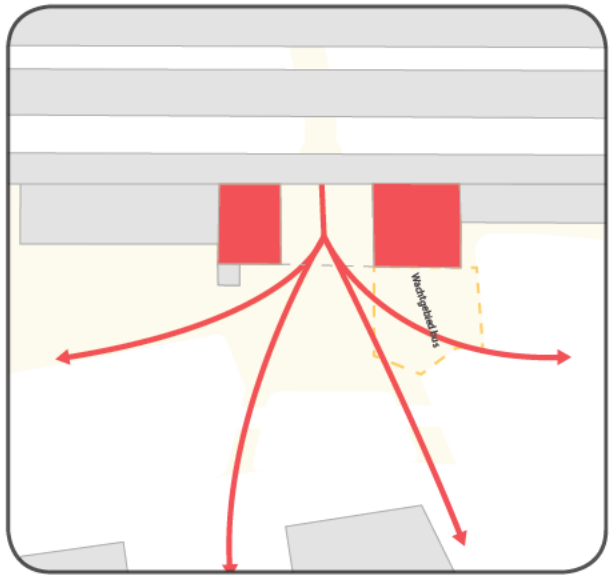
In de huidige situatie is het plein als het ware in de knoop door hinderlijke kruisende stromen van bussen, taxi, K&R, fietser, laden en lossen en de tijdelijke fietsenstalling. Het nieuwe nevenontvangstdomein aan Westzijde vermindert de huidige drukte en maakt het mogelijk om het plein grondig op te schonen. Hinderlijke functies zoals de tijdelijke fietsenstalling worden ondergronds opgelost en kruisende stromen verminderd, bijvoorbeeld door de ingangen naar de fietsenstallingen voor het plein te situeren.

Ontwerpkeuzes: Stationshal

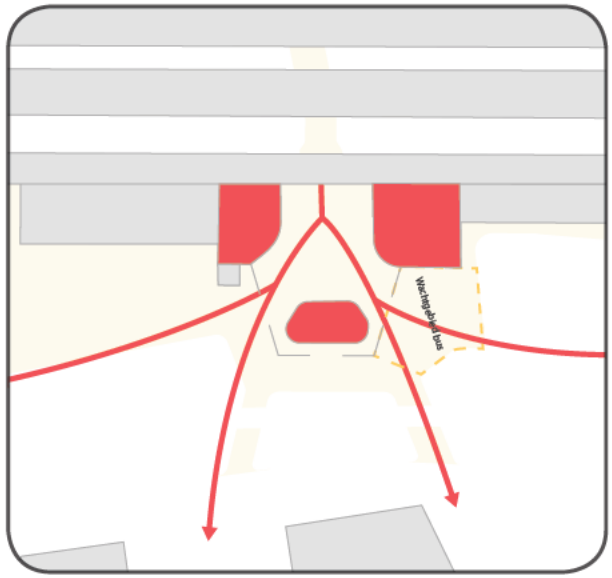
De huidige stationshal is verwarrend ingericht en draagt niet bij aan een heldere oriëntatie op de hoofdroutes. Twee principe-varianten voor een herontwikkeling zijn denkbaar.



huidig middenblok
Het huidige middenblok vergt van de reiziger om keuzes over zijn route te maken op een moment waar hij geen overzicht heeft.



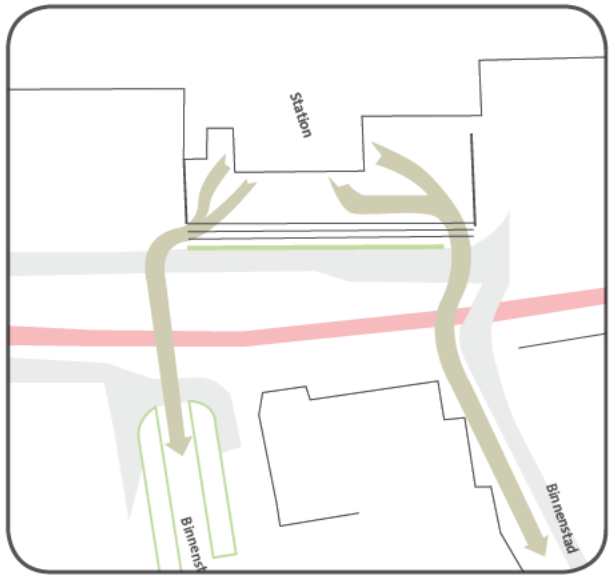
Keuze op plein
Het verwijderen van het middenblok kan gepaard gaan met een duidelijkere oriëntatie op het Stationsplein en de zichtlijnen daar, tevens kan het leiden tot een samenhangender station. Vanuit commercieel oogpunt is deze variant suboptimaal.



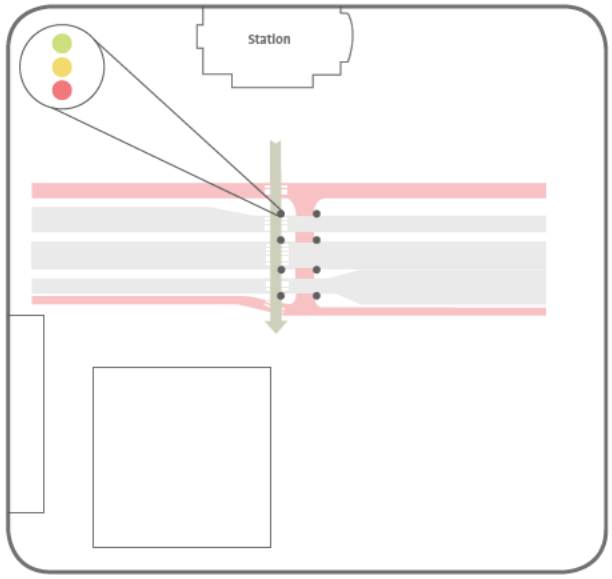
Keuze in Stationshal
Door een grotere kop en directe zichtlijnen van de trap naar de perrontunnel naar de hoofdroutes en -functies, kan er een stationshal gemaakt worden die goede oriëntatie biedt, en commercieel voldoende potentie heeft

Ontwerpkeuzes: Voetgangersoversteken

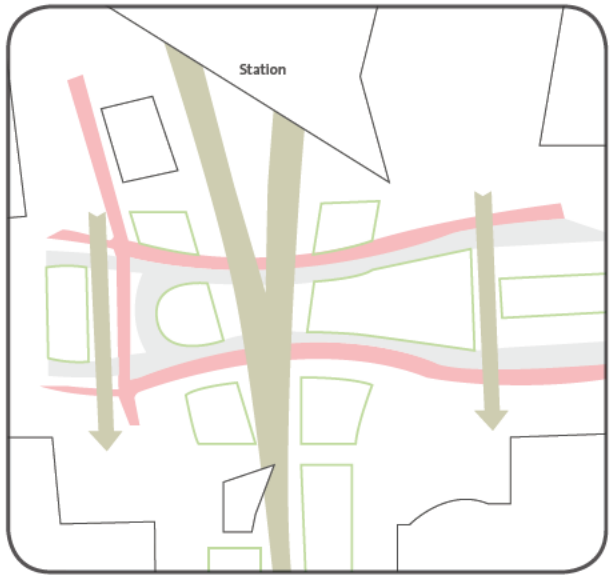
Het oversteken van busbaan en fietsroute wordt als onveilig en problematisch ervaren. Een beter geleid en vormgegeven oversteekpunt kan veel meer overzicht en veiligheid bieden.



huidig
Het oversteken van bus- en fietsbaan vindt plaats op onoverzichtelijke plekken, waar veel draaiend verkeer onverwacht tevoorschijn kan komen.



Oversteken met verkeerslicht (ref. Amsterdam Amstel)
Oversteken via een verkeerslicht is voorstelbaar in een extreme situatie waar andere opties niet werkbaar geacht zijn



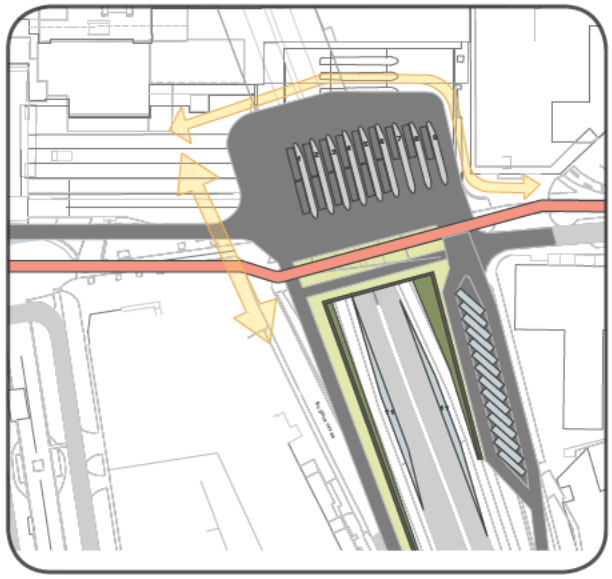
Geleid oversteken (ref. Rotterdam CS)
Door duidelijke en rechte looplijnen, zonder interferentie van invoegend verkeer, kunnen alle verkeersdeelnemers beter anticiperen en in rust handelen. Dit komt overzicht en veiligheid ten goede.

Ontwerpkeuzes: Busstation

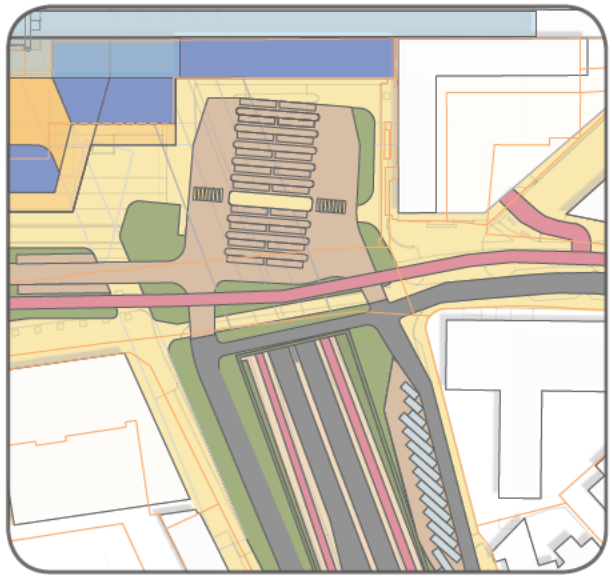
Het Busstation vormt in de ruimtelijk erg beperkte situatie een barrière en is niet al te comfortabel voor wachtenden. Verschillende opties zijn onderzocht om de situatie te verbeteren



huidig
Het Busstation voldoet aan functionele basisvereisten, maar blokkeert looproutes, heeft onoverzichtelijke toegangen en weinig veilige buffercapaciteit.



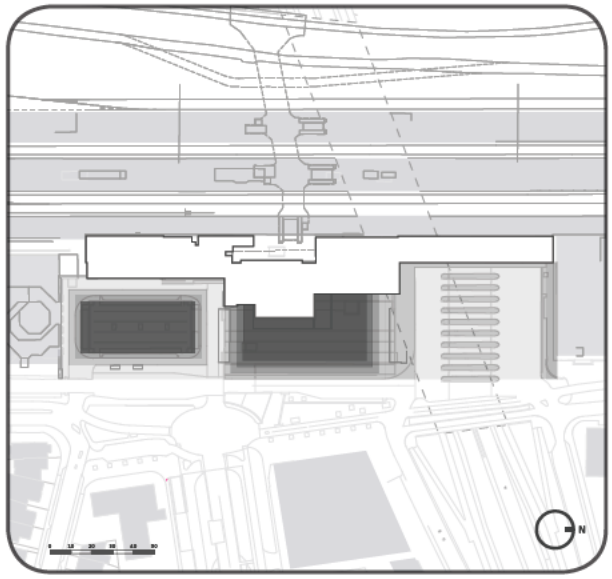
Kwartslag draaien
Draaien van het busstation zou ruimte voor looproutes en prettigere wachtvoorzieningen kunnen creëren, maar voldoet niet aan de basisvraag voor 10 busperrons met dubbele opstellengte



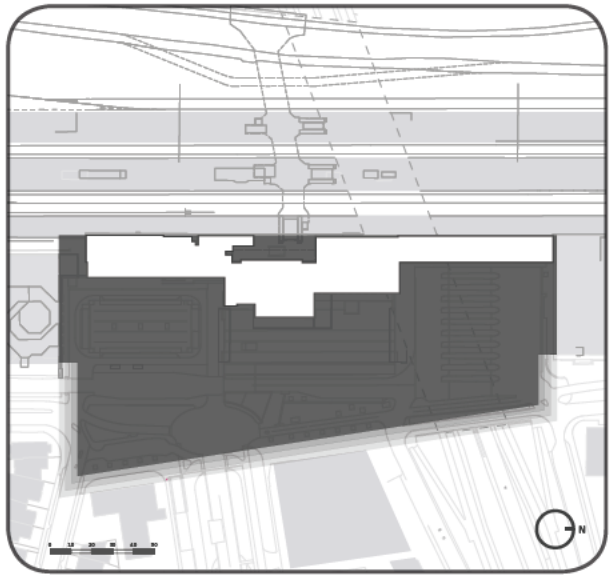
Optimalisatie
Door een transformatie van de Tunnelweg kan op termijn meer ruimte op maaiveldniveau gecreëerd worden. Dit maakt logische en verkeersveilige verbindingen voor alle hoofdstromen en prettige wachtruimtes mogelijk

Ontwerpkeuzes: Niveauverschillen

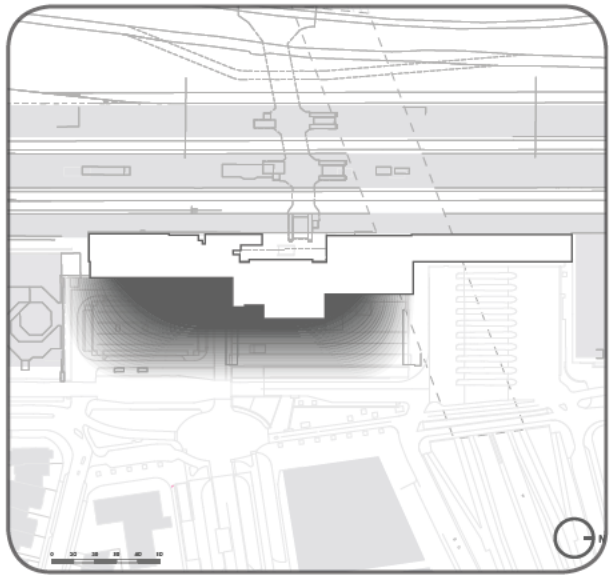
Het hoogteverschil van ca. 60 cm tussen stationsgebouw en omgeving leidt in de huidige situatie tot trappen en barrières, die de voorkant van het stationsgebouw isoleren en looproutes hinderlijk doorkruisen.



huidig
diverse niveau's en barrières dwars over het plein heen zorgen voor obstakels en kruisende stromen.

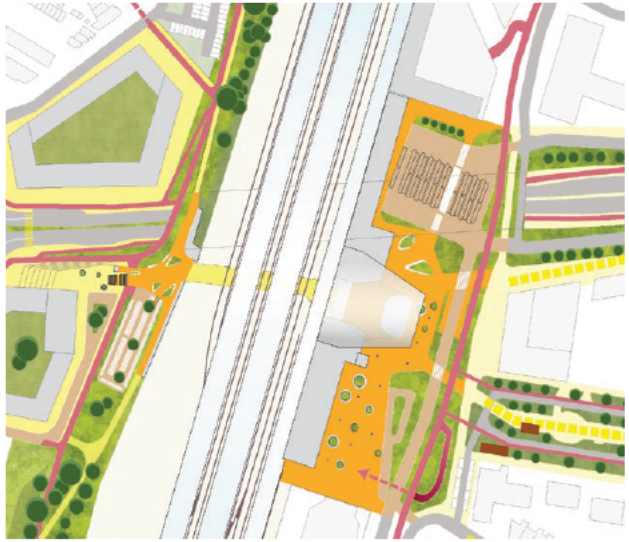


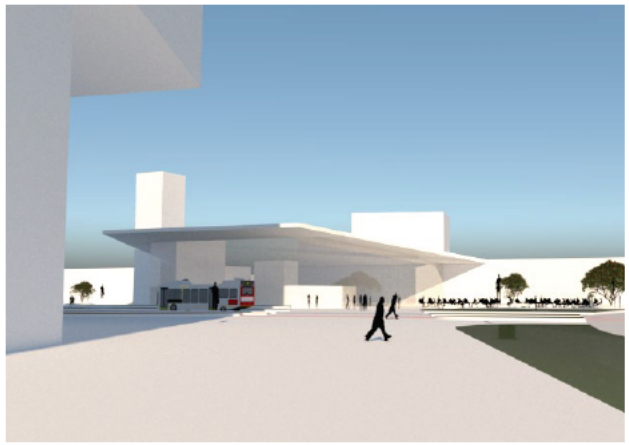
Podium
Één integraal podium vergroot de mogelijkheden om fietsenstallingen en andere functies ondergronds te organiseren, maar is niet realistisch met het oog op verkeersbewegingen



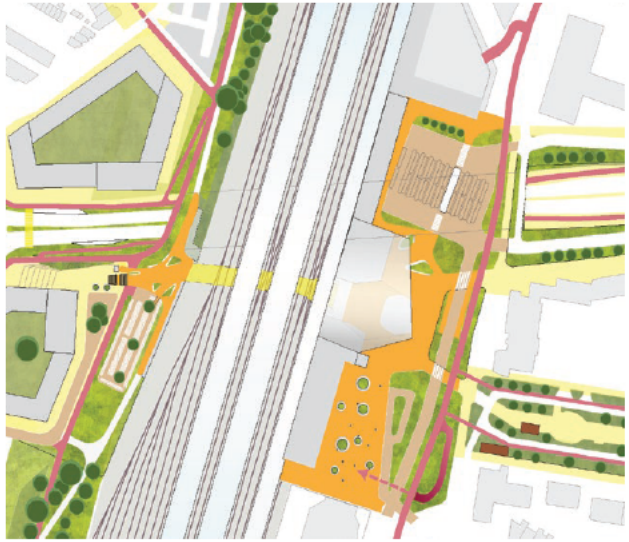
Glooiend
Langs alle looplijnen wordt het hoogteverschil vloeiend opgelost. Om dit mogelijk te maken, moeten de bestaande fietsenstallingen fundamenteel aangepakt worden.

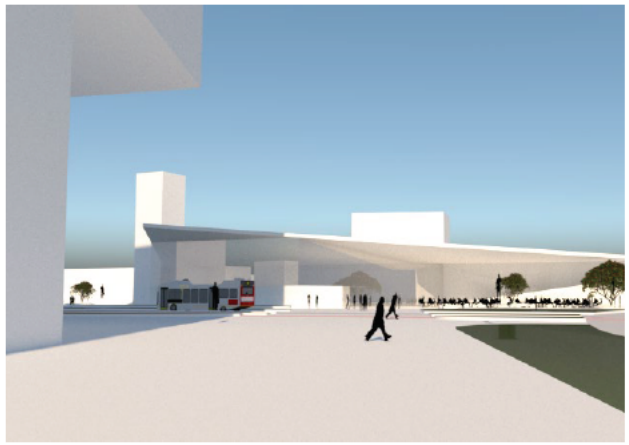
Varianten Stationshal



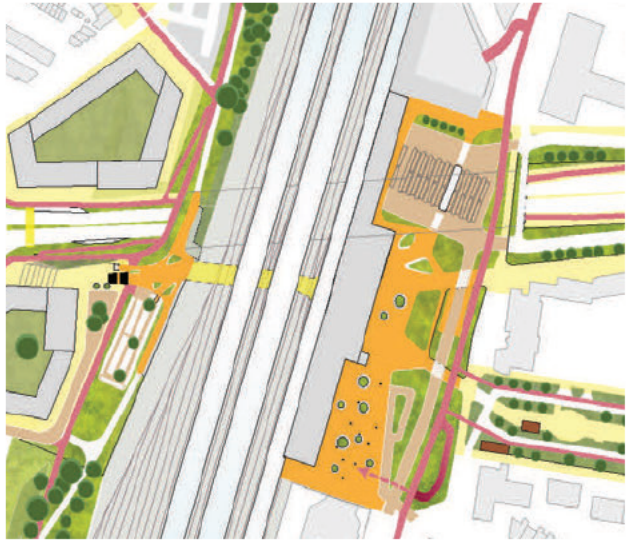


Variant symmetrische kop





Variant brede kop





Variant historische contour

Verbeelding



Eindbeeld stationsgebied

