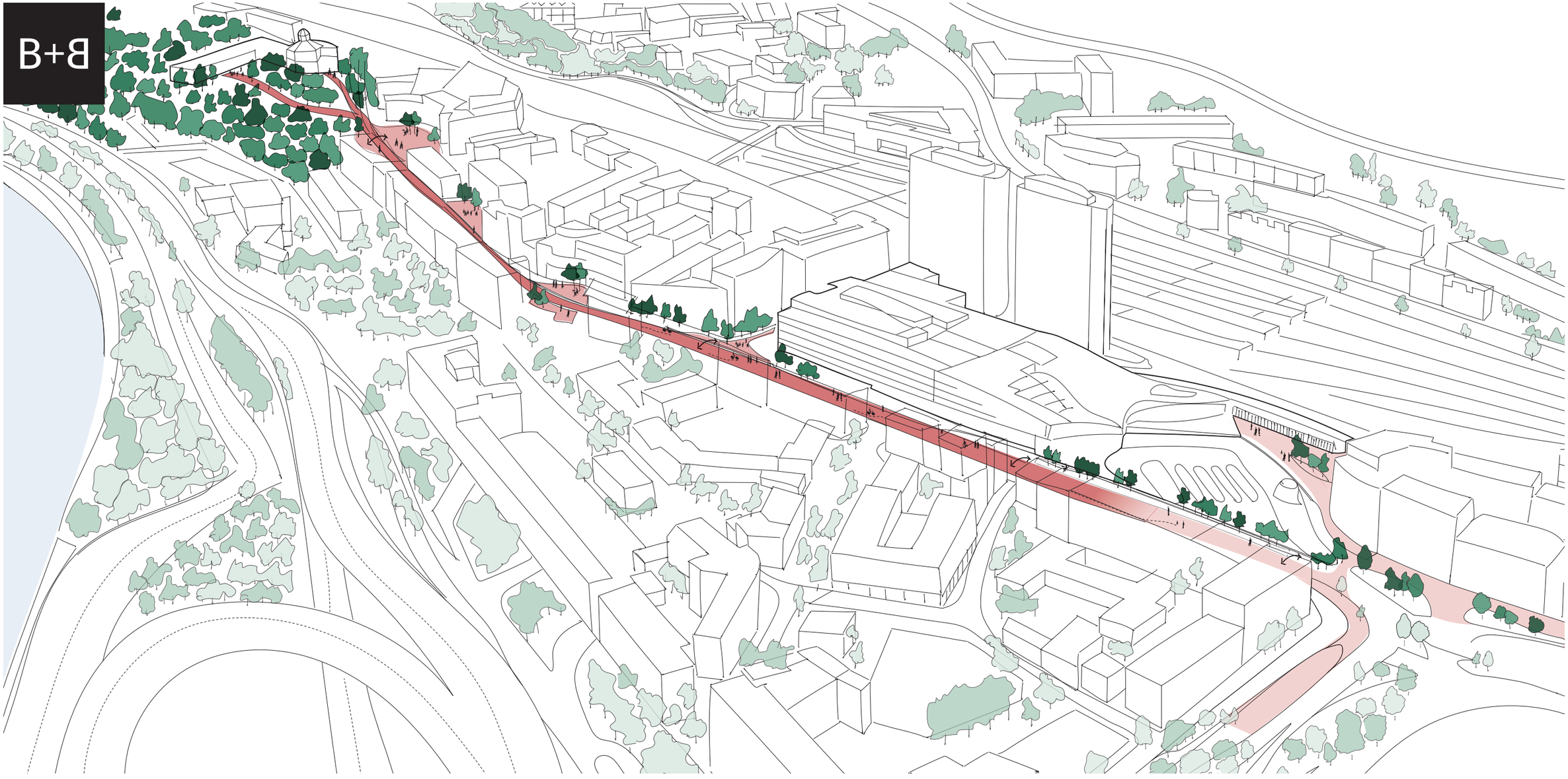


Visie en stappenplan Rode Loper naar Museum Arnhem

Opdrachtgever: Gemeente Arnhem
Datum: 25 april 2024

Visie en stappenplan Rode Loper naar Museum Arnhem is een product van:
Bureau B+B
Kraanspoor 1
1033 SC Amsterdam
www.bplusb.nl
020 6239801

In opdracht van:
Gemeente Arnhem

Bureau B+B
Stedebouw en Landschapsarchitectuur

Kraanspoor 1
1033 SC Amsterdam

+31 (0)20 62 39 801
www.bplusb.nl

Inhoudsopgave

1 Inleiding
Opgave 4

2 Analyse
Context 6
Huidige situatie 8
Routing voetganger 10

3 Ambitie
Ruimte voor de voetganger 12

4 Concept
'Hink' 14
'Stap' 16
'Sprong' 18

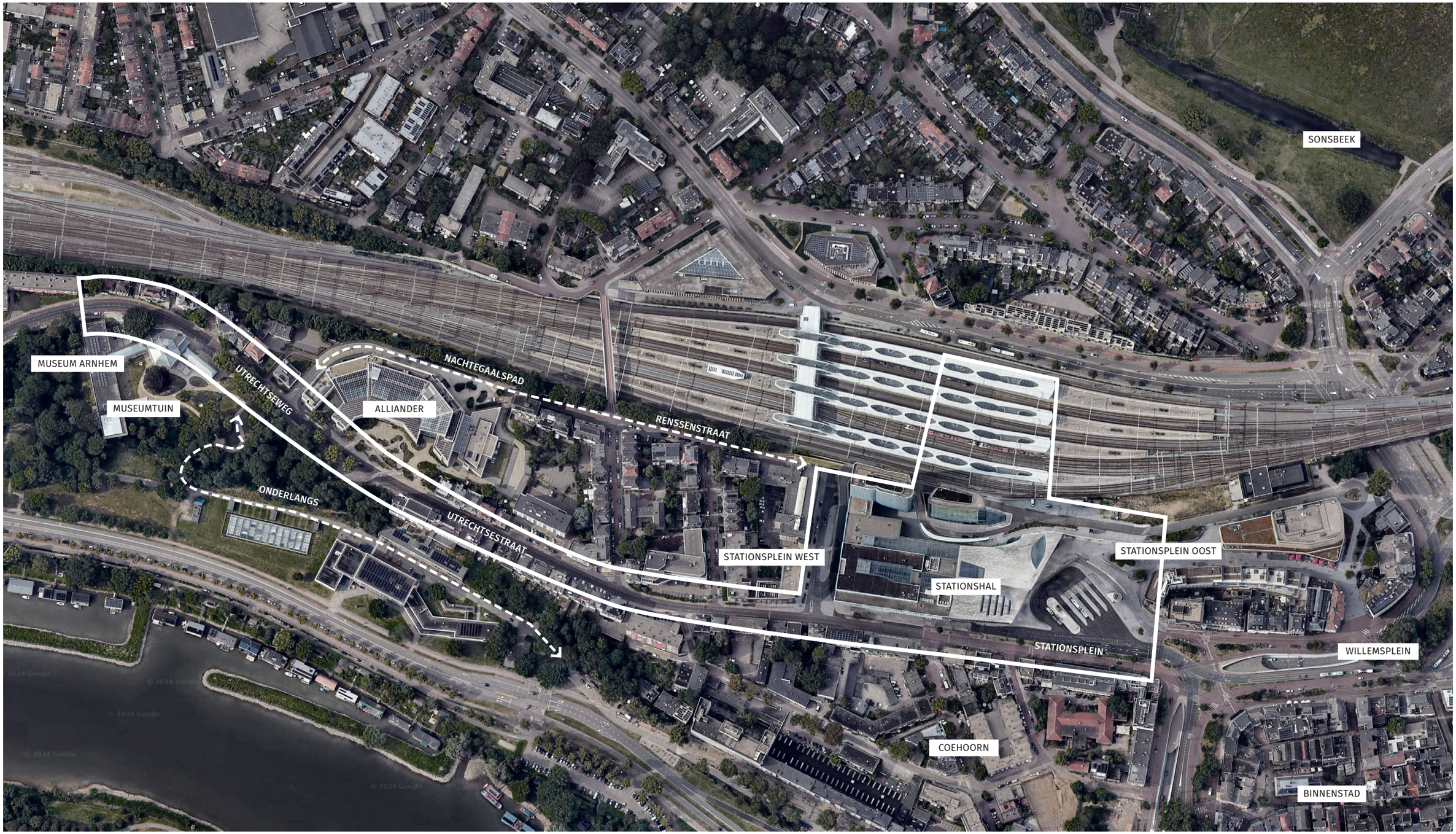
5 Thema's
Veiligheid 20
Verblijfskwaliteit 22
Groen 24
Kunst 26
Wayfinding en oriëntatie 28

6 Uitwerkingen
Station en oversteek 30
Utrechtsestraat en voorplein de Resident 32
Utrechtseweg en aangrenzende plantsoenen 34

7 Conclusie
Overzicht locatiespecifieke ingrepen 36

Bijlage
Inschatting kosten ingrepen

Opgave


SONSBEEK
MUSEUM ARNHEM
MUSEUMTUIN
UTRECHTSEWEG
NACHTEGAALSPAD
ALLIANDER
RENSSENSTRAAT
ONDERLANGS
UTRECHTSESTRAAT
STATIONSPLEIN WEST
STATIONSHAL
STATIONSPLEIN OOST
STATIONSPLEIN
WILLEMSPLEIN
COEHOORN
BINNENSTAD
© 2024 Google

Opgave

Op 8 november 2023 is door de raad de motie ‘De rode loper naar het museum’ aangenomen, waarin het college wordt gevraagd om met een raadsvoorstel te komen voor de ‘verleidende verbinding’ langs de Utrechtseweg naar het museum.

Met de heropening van Museum Arnhem en het openstellen van de museumtuin is het museum weer een vaste waarde geworden in de stad, prachtig gelegen op de rand van de stuwwal met uitzicht over het rivierenlandschap. Echter, de route te voet en met de fiets tussen Arnhem Centraal en het museum laat te wensen over. Het station is goed aangesloten op de binnenstad maar ontbeert een logische, prettige en veilige aansluiting met de wijken ten westen van het station. Aspecten als oversteekbaarheid ter plaatse van busroutes, een heldere oriëntatie en de inrichting van de Utrechtsestraat spelen hierin een rol. Met de vergroening van het stationsgebied (waar Bureau B+B momenteel aan werkt), de herinrichting van Stationsplein West (SPW30) en de herinrichting van het Willemsplein dient zich de kans aan om de verbinding tussen Arnhem Centraal en het westen, inclusief Museum Arnhem, te bezien binnen de bredere aansluiting van het station en de stad.

De Rode Loper
De Utrechtsestraat en Utrechtseweg zijn de belangrijkste verbindingen tussen het Station en het museum. De meeste bezoekers komen met de trein aan op het Centraal Station of parkeren hun auto in de parkeergarage Arnhem Centraal. Het ligt voor de hand om dit als primaire route te zien voor een bezoek aan het Museum. De route langs het spoor is een luwere route waar mensen desgewenst gebruik van kunnen maken. De zuidelijke route door het Museumpark is een route welke goed benut kan worden om bezoekers na het museumbezoek te verleiden naar de Arnhemse binnenstad te gaan. In afstemming met het Museum is verkend wat nog ontbreekt in de ‘verleidende’ verbinding. Daarbij is geconcludeerd dat de route langs de Utrechtsestraat vooral aandacht verdient. De volgende verbeteringen worden gezien:

1. Verbeteringen verbinding binnen bestaande context
Het is gewenst de volgende verbeteringen te realiseren binnen de bestaande context: verbeteren bewegwijzering vanuit station, verbeteren oversteken Utrechtsestraat vanuit station, vergroenen van de Utrechtsestaat en het beeld verzorgd maken/houden.

2. Vergroten beleving route naar Museum
Aanvullend daarop is het de wens dat de manifestatie van het Museum al zo vroeg mogelijk vanaf het station plaatsvindt. Afgelopen periode heeft dit al gedeeltelijk plaatsgevonden door de Museumtuin meer ‘te openen’ en een muurschildering te realiseren aan de Utrechtsestraat. Voor het eerder manifesteren wordt gedacht aan citydressing en/of kunst op de route.

3. Herinrichten Utrechtseweg
Tot slot is het de wens om tot een ander profiel te komen voor de Utrechtsestraat met meer ruimte voor wandelaar/ fietser.

Context



Museumtuin



Historische binnenstad



Park Sonsbeek

BESTAANDE VERBLIJFSKWALITEITEN



Stationsgebied



Musispark



Janspark

ONTWIKKELINGEN IN DE OPENBARE RUIMTE



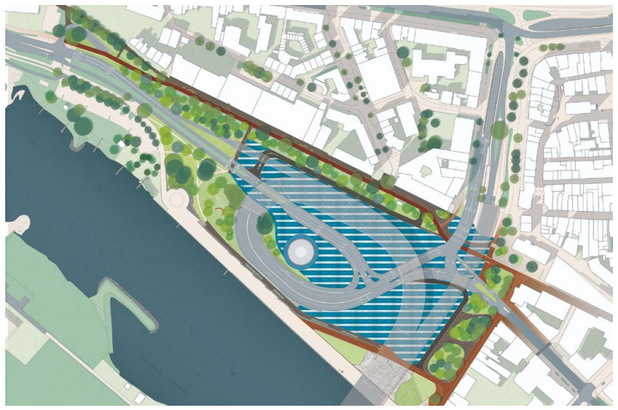
Willemsplein



Stationsplein west



Koele netwerken



Blauwe golven

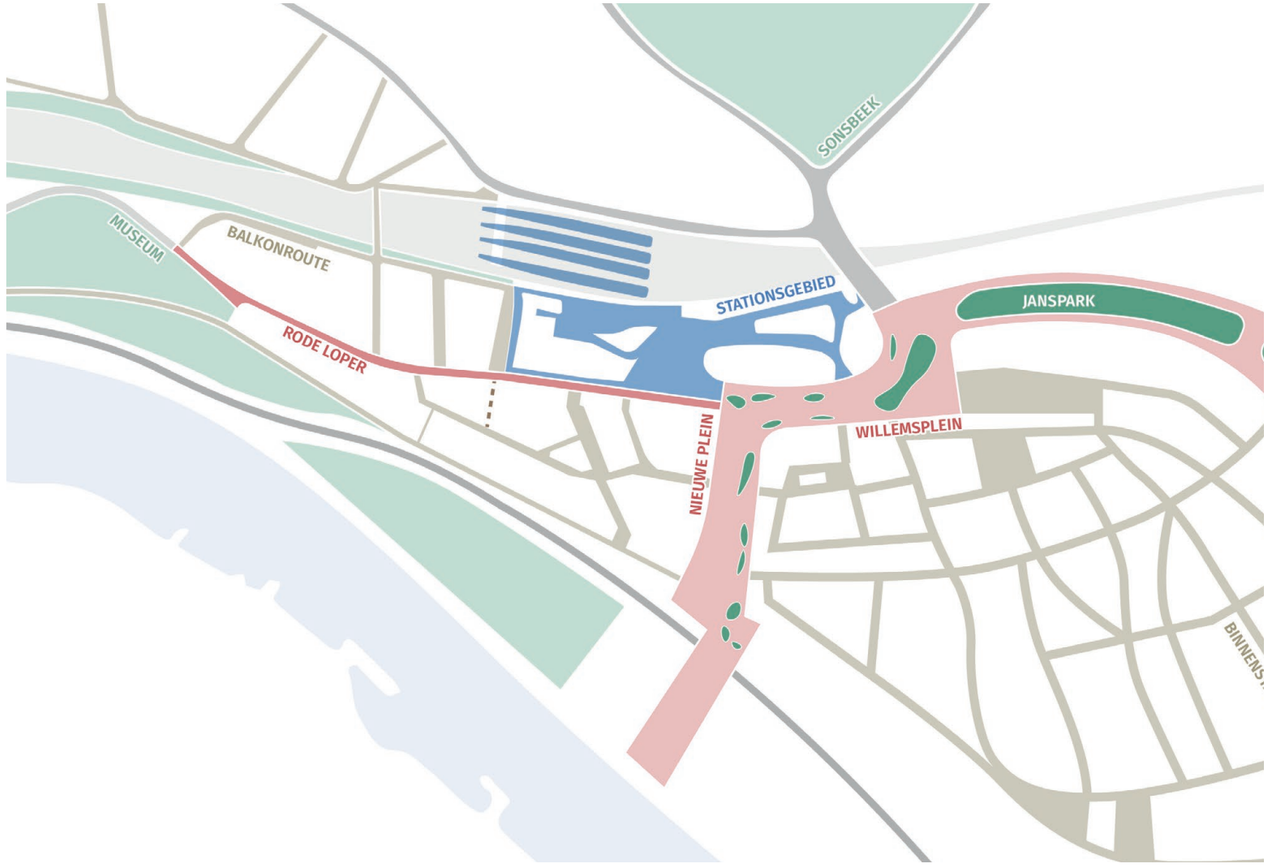
Context

De Rode Loper, bestaande uit de Utrechtsestraat en de Utrechtseweg, bevindt zich aan de bovenzijde van de karakteristieke stuwwal die kenmerkend is binnen de stedenbouwkundige opzet van Arnhem. De hoogteverschillen afkomstig uit het oorspronkelijke landschap zijn in de huidige context getransformeerd tot levendige groenstructuren in de stad.

De historische binnenstad van Arnhem bestaat uit een compact netwerk van levendige pleinen en straten. Het omringende stedelijke netwerk is de afgelopen decennia drastisch getransformeerd. Grootstedelijke en infrastructurele ontwikkelingen zoals het stationsgebied, het Willemsplein en de Singels staan in groot contrast met de binnenstad. Allen hebben een grootstedelijke functie en zijn de afgelopen decennia getransformeerd tot zowel infrastructurele als groene structuren in Arnhem. De Rode Loper, bestaande uit de Utrechtsestraat en Utrechtseweg, kent niet deze grootstedelijke infrastructurele inrichting. De straat loopt parallel aan de stuwwal en de Nederrijn.

Arnhem kent een rijke diversiteit aan openbare ruimte met verblijfskwaliteit. Met zijn weelderige bossen, kronkelende paden en schilderachtige vijvers biedt Sonsbeek Park een toevluchtsoord midden in de stad, perfect voor ontspanning en recreatie. Vanaf de hogergelegen stuwwallen zijn er prachtige vergezichten over het rivierenlandschap van de Nederrijn. De Singels zijn ingericht als groene wandelparken, de historische binnenstad wordt verrijkt met levendige pleinen en één van de meest recente toevoegingen, de Museumtuin, is een bruisende plek aan de westzijde van de stad.

Arnhem heeft grote ambities om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren. Onder andere het Willemsplein, de Blauwe Golven en Stationsplein West zullen de komende jaren transformeren. Tot slot staat klimaatadaptiviteit en vergroening van de openbare ruimte hoog op de agenda; de ontwerpstudie 'Koele Netwerken' onderzoekt de mogelijkheden van vergroening van de binnenstad. Bureau B+B werkt parallel aan de visie voor de Rode Loper aan de vergroeningsstrategie voor het stationsgebied.





Historisch landschap van stuwwalen en rivieroevers

Huidige situatie



Huidige situatie

Het Stationsplein, de Utrechtsestraat en de Utrechtseweg kampen met een aanzienlijke verkeersdruk. Deze wegen fungeren als belangrijke verkeersaders, niet alleen voor het lokale verkeer, maar ook voor regionaal verkeer richting het oosten dat de Rode Loper als doorgangsroute gebruikt. Daarnaast is de Rode Loper een belangrijke route voor fietsers, zowel grote groepen scholieren als reguliere fietsers.

Het Stationsplein vormt de overgangszone tussen de historische binnenstad, deels uitgevoerd in gebakken klinkers, en omliggende wijken aan de westzijde van het stationsgebied. De materialisatie van de gehele loper bestaat uit asfalt en trottoirs in betonnen tegelverharding. In het smalle straatprofiel van de Rode Loper is asfalt en verharding dominant. Voetgangers zijn in het huidige profiel ondergeschikt aan de overige weggebruikers en verplaatsen zich over smalle trottoirs. Voetgangersoversteken zijn onoverzichtelijk en de grote verkeersdruk en vele verschillende weggebruikers zijn regelmatig in conflict met elkaar door een verwarrende inrichting van de openbare ruimte.

Ondanks deze problemen heeft de Rode Loper grote kwaliteiten. Het straatprofiel wordt verrijkt met een grote diversiteit aan karakteristieke gevels die een prachtige introductie vormen op de historische kwaliteit van de binnenstad. Daarnaast ontstaat op de overgang tussen de Utrechtseweg en de Utrechtsestraat een sterke relatie met het aangrenzende open landschap. Prachtige vergezichten, grote bomen en royaal aangeplante plantsoenen geven de Rode Loper een aangename uitstraling. Het straatprofiel is hier breder en de bredere trottoirs voelen aangenaam voor de voetganger. Aan het eind van de Rode Loper bevindt zich Museum Arnhem en bijbehorende museumtuin. Het museumgebouw is al snel zichtbaar en staat als icoon aan de straat. Het aanzicht, gezien vanuit het oosten, is echter niet uitnodigend en anoniem door blinde gevels.



Stationsplein



Utrechtsestraat



Utrechtsestraat



Utrechtsestraat

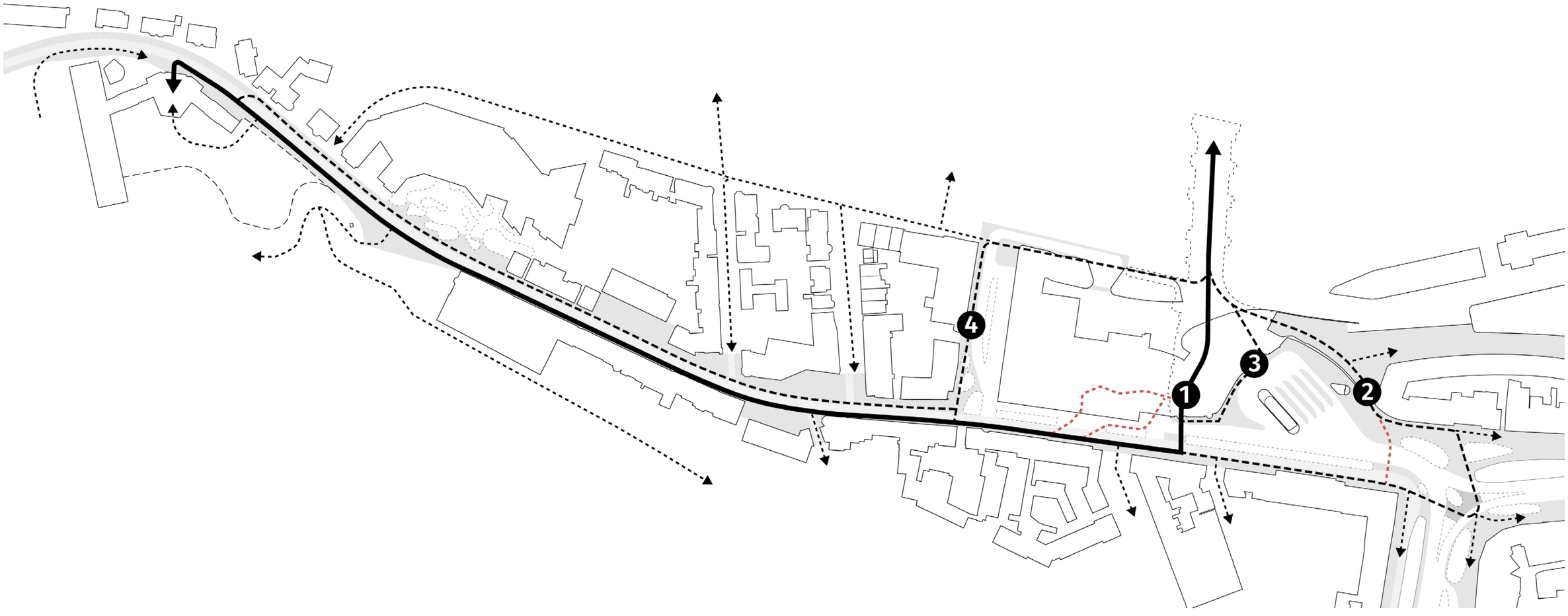


Voorterrein Alliander



Museumtuin

Routing voetgangers



Routing voetgangers

Waar de voetganger in grote delen van de binnenstad ruim baan krijgt is dit op de Rode Loper nog niet vanzelfsprekend. De vele bussen rondom het stationsgebied en doorgaand autoverkeer domineren het straatbeeld. De inrichting van de openbare ruimte van de Rode Loper geeft op veel plaatsen voorrang aan snel verkeer boven voetgangers. Verschillende oversteken zijn onoverzichtelijk of ontbreken, waardoor het voor voetgangers lastig is om zich te oriënteren. Dit leidt tot verwarrende situaties en conflicten tussen verschillende weggebruikers. In dit visiedocument wordt onderzocht hoe de routing en oriëntatie op de Rode Loper, tussen het station en het museum, verbeterd kan worden. Het doel van de visie is een eenduidige en samenhangende routing van station tot museum waarin een escenering van aangename verblijfruimtes, een veilige route en aansprekende kunstwerken die de identiteit van de Rode Loper bepalen. Vanuit het station geredeneerd is het mogelijk om vanuit verschillende uitgangen het station te verlaten en de Utrechtsestraat te betreden. Eenmaal op de Utrechtsestraat zijn er weinig conflicten met andere weggebruikers en is de bezoeker op de goede weg. Er zijn een aantal uitgangen mogelijk vanuit het station:

1. Uitgang zuidzijde/Stationsplein 14
Dit is de kortste route naar het museum waar de veiligheid en oriëntatie op een relatief eenvoudige manier verbeterd kunnen worden. De route begint bij de OVT hal en loopt via de wachtruimte bij de bussen richting Coehoorn. Momenteel is deze route enigszins donker en bij het verlaten van het gebouw moet een drukke en onoverzichtelijke oversteek worden gemaakt naar Stationsplein 14. Het trottoir tussen het gebouw en de overzijde van de straat is onoverzichtelijk en er is geen gelegenheid om te oriënteren. Desondanks is dit de meest logische route richting het museum. In dit document wordt in het hoofdstuk 'uitwerking' voornamelijk de aandacht gericht op het verbeteren van deze stationsuitgang.

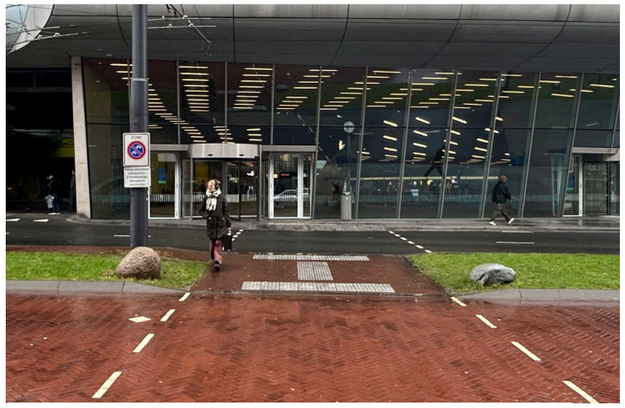
2. Stationsplein oost
De architectonische vormgeving van het stationsgebouw leidt de bezoeker vanuit de OVT-tunnel richting de binnenstad. Het is intuïtief voor de bezoeker om via Stationsplein Oost naar het museum te lopen. Na de verplaatsing van de voetgangersoversteek ter hoogte van HOEK Koffie/Silk richting het oosten wordt de loopafstand groter. Ondanks deze aanpassing zal deze route vanwege de architectonische vormgeving nog steeds veel gebruikt worden en verloopt het grotendeels soepel. De noodzaak om het afsnijden van de route fysiek onmogelijk te maken kan worden gerealiseerd in het project 'Vergroening Arnhem Centraal.'

3. Trolleybussenplein
De architectonische vormgeving begeleidt de bezoeker vanuit de OVT hal richting de binnenstad én richting het trolleybussenplein. Eenmaal buiten kan via de trap de oversteek naar Coehoorn worden genomen (zie punt 1).

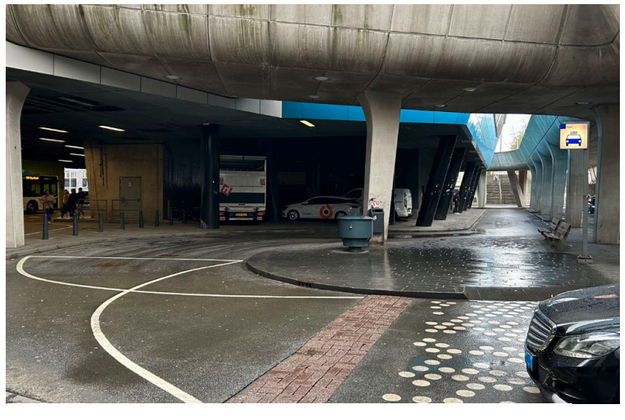
4. Taxistandplaats/stationsplein west
Dit is in de huidige situatie een onaantrekkelijke route. De voetganger moet zich via donkere ruimtes en langs anonieme gevels verplaatsen. Daarnaast wordt de bezoeker in het station intuïtief niet begeleidt naar dit deel van het stationsgebied. In combinatie met Stationsplein West heeft deze route meer potentie.

In de hoofdstukken 5 en 7 worden voor deze verschillende routes ingrepen uitgelicht die de verblijfskwaliteit, oriëntatie en veiligheid verbeteren.

Wanneer de voetganger het stationsgebied verlaten heeft komt de voetganger logischerwijs op het zuidelijke trottoir terecht. Dit trottoir is gemiddeld 2 meter breed in de huidige situatie. In tegenstelling tot het noordelijke trottoir is het zuidelijke trottoir grotendeels obstakelvrij. Aan de noordzijde bevinden zich vele masten, containers, palen, parkeerplaatsen en trapopgangen. De zuidzijde is ingeschat als de 'hoofdlooproute' vanwege de logische verbindingen tussen het museum, het station en de binnenstad. Indien er een verbreding van het trottoir mogelijk is dan heeft het zuidelijke trottoir het meeste potentie om verbreed te worden en zo ruimte te bieden aan de grootste voetgangersstromen.

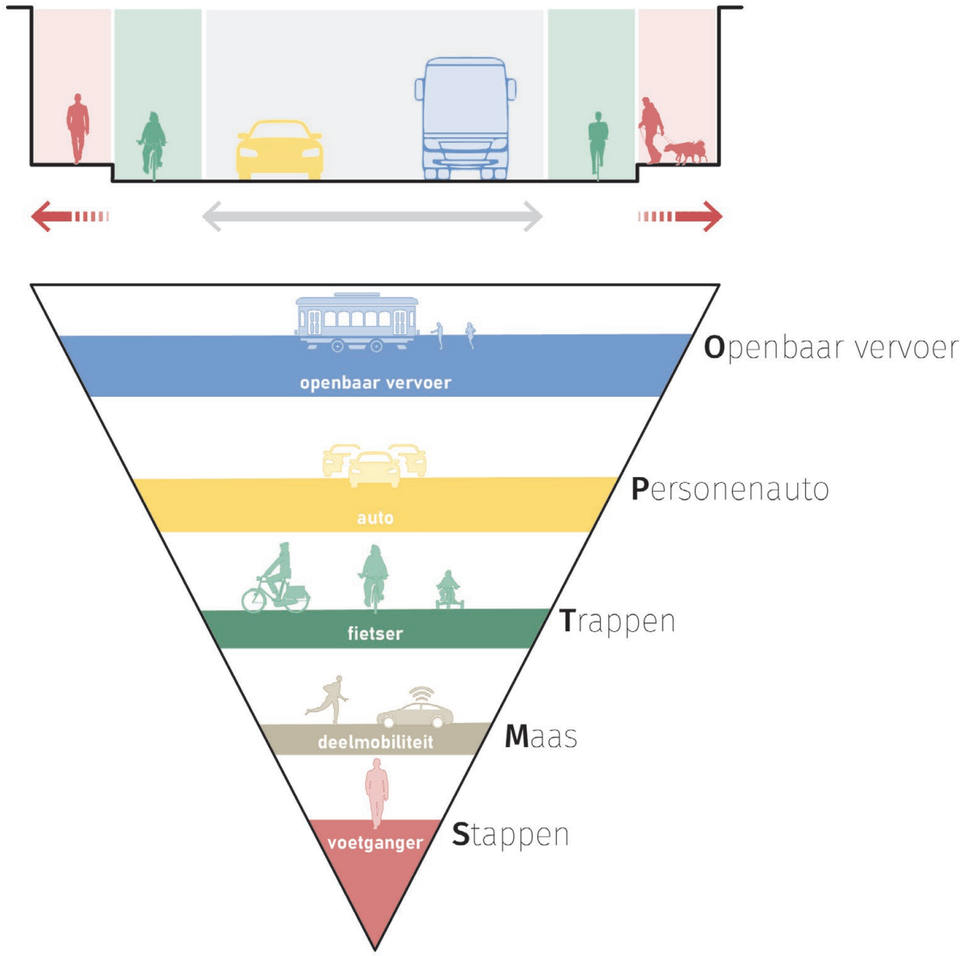

Oversteek station/stationsplein 14


Trolleybussenplein

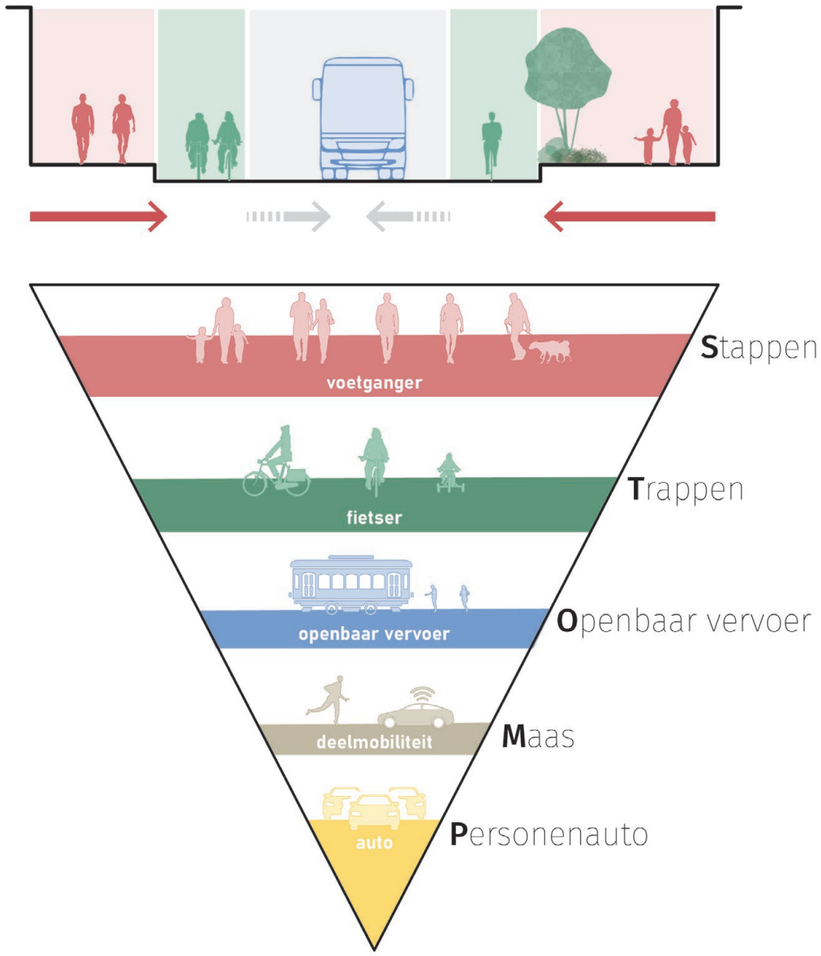

Taxistandplaats

Ruimte voor de voetganger

Huidige situatie



Ambitie



3 Ambitie

Ruimte voor de voetganger

De mobiliteitsambitie van Arnhem is van cruciaal belang voor het streven naar een duurzame en leefbare stad. Het 'Stomp-principe', gericht op het prioriteren van de behoeften van langzaam verkeer, is echter nog niet overal zichtbaar in het huidige stedelijke netwerk. In het smalle straatprofiel van de Rode Loper (het stationsplein, de Utrechtsestraat en de Utrechtseweg) wordt momenteel het grootste deel van de ruimte ingenomen door autoverkeer en bussen, wat resulteert in beperkte ruimte voor voetgangers. Deze onbalans leidt tot onoverzichtelijke situaties en conflicten tussen verschillende weggebruikers, waarbij voetgangers vaak een gebrek aan ruimte en veiligheid ervaren, wat hun bewegingsvrijheid en algehele ervaring in de stad negatief beïnvloedt.

Om de mobiliteitsambitie van Arnhem te verwezenlijken, is het van essentieel belang om ruimte te creëren voor voetgangers in het straatprofiel. Dit kan worden bereikt door een heroverweging van de huidige verdeling van de ruimte, waarbij de belangen van voetgangers en andere langzaam verkeersdeelnemers prioriteit krijgen. Een van de manieren om dit te realiseren is door aanpassingen te doen aan het snelheidslimiet in het plangebied. Momenteel zijn de Utrechtsestraat en Utrechtseweg ingericht als 50 km/u zones, met een brede geasfalteerde rijbaan die voornamelijk is bedoeld voor een goede doorstroming van gemotoriseerd verkeer. Een veilig en duurzaam geoptimaliseerd straatprofiel met verblijfskwaliteit kan alleen worden bereikt als de snelheidslimiet wordt verlaagd naar 30 km/u. Uit tellingen blijkt dat 56% van het autoverkeer (2270 van de 4050 voertuigen/etm) doorgaand verkeer is. Een knip in de doorgangsroute in de Utrechtsestraat of Utrechtseweg vermindert het autoverkeer naar minder dan 1800 voertuigen per etmaal. Daarnaast is extra aandacht nodig voor het verbeteren van kruisingen tussen langzaam en snel verkeer, aangezien voetgangers op dit moment op deze locaties vaak ondergeschikt zijn aan snel verkeer. Dit komt onder andere door de wens om een snelle doorstroming van het openbaar vervoer te garanderen en vertragingen en opstoppingen te voorkomen. Herprofileren van de straten en het herzien van het mobiliteitsbeleid minimaliseert onoverzichtelijke situaties en conflicten tussen weggebruikers. Dit zal niet alleen bijdragen aan een veiligere en aantrekkelijkere omgeving voor voetgangers, maar ook aan een duurzaam mobiliteitssysteem voor de hele stad. Tot slot is het van groot belang de Rode Loper als één geheel te behandelen waarin de enscenering van de lange lijn als geheel prioriteit heeft. Het voorkomen van incidenten en onsamenhangende ingrepen vraagt hierbij grote aandacht omdat het de enscenering en kwaliteit van de route afbreuk doet.

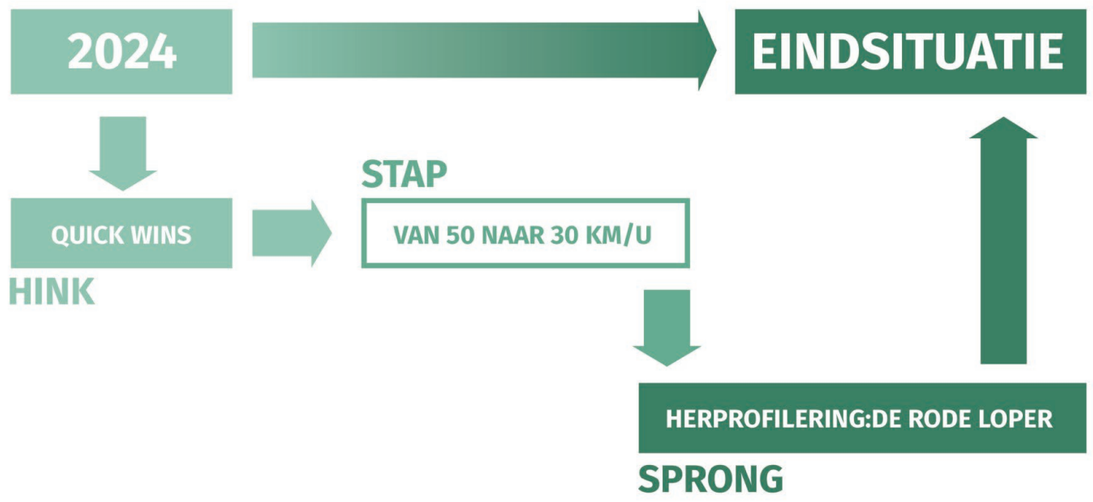
Dit visiedocument verkent drie modellen met als doel de verbetering van de verblijfskwaliteit van de Rode Loper. Het concept 'Hink-Stap-Sprong' onderscheidt eenvoudige ingrepen die op korte termijn kunnen worden gerealiseerd (hink) en complexere ingrepen met een langer tijdspad (sprong). Het concept bestaat niet uit een menu waarin één keuze gemaakt wordt maar is een stappenplan die, bij gehele doorloop, de meeste kwaliteit toekennen aan de Rode Loper. Dit concept sluit daarnaast nauw aan bij de mobiliteitsvisie van de gemeente Arnhem. In hoofdstuk 4 worden de verschillende opties voor herprofilering van de Utrechtseweg en Utrechtsestraat, in samenhang met mobiliteitsaanpassingen, uiteengezet. Het kan echter nog geruime tijd duren voordat deze herzieningen en aanpassingen in het mobiliteitsbeleid worden doorgevoerd.

Binnen het 'Hink-Stap-Sprong'-concept kan er op korte termijn, onafhankelijk van wijzigingen in het mobiliteitsbeleid, worden gezocht naar verbeteringen op het gebied van verblijfskwaliteit, oriëntatie en veiligheid voor voetgangers. 'Hink' beschrijft dergelijke interventies aan de hand van locatiespecifieke ingrepen die op zeer korte termijn kunnen worden gerealiseerd, zonder wijzigingen in de snelheidslimiet van de Utrechtseweg en Utrechtsestraat.

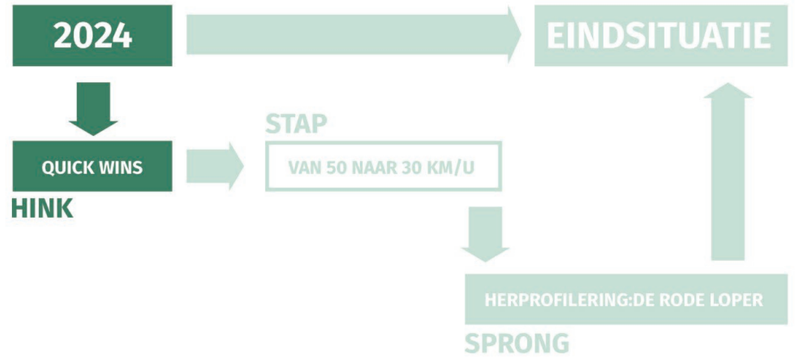
'Stap' richt zich op mogelijkheden die meer tijd vergen en sterk verbonden zijn met de mobiliteitsvisie. Hierbij wordt ervan uitgegaan dat de snelheidslimiet wordt verlaagd van 50 km/u naar 30 km/u en wordt de materialisering van de trottoirs aangepast om beter aan te sluiten bij de binnenstad.

Een herprofilering van de gehele Utrechtsestraat en Utrechtseweg, met veel ruimte voor voetgangers en een verbeterde uitstraling die een goede route creëert tussen het museum en het station, is een mogelijk gewenst eindbeeld. 'Sprong' gaat uit van het gewenste eindbeeld en biedt de meest ambitieuze doelstellingen op het gebied van verblijfskwaliteit en mobiliteit. In 'Sprong' is de snelheidslimiet niet alleen 30 km/u, ook is er een knip, locatie nader te bepalen, geïntroduceerd dat het aantal voertuigen sterk reduceert. Passend bij deze knip en verlaging van de maximumsnelheid is een herprofilering van het gehele straatprofiel. Indien gewenst kan 'Stap' worden overgeslagen en kan de gehele Utrechtsestraat en Utrechtseweg in één keer worden heringericht.

Hoofdstuk 5 belicht een reeks interventies en kansen aan de hand van verschillende thema's, die weinig tot geen relatie hebben met de mobiliteitsvisie. Ook deze interventies en kansen kunnen binnen het 'Hink-Stap-Sprong'-conept worden geplaatst, waarbij eenvoudige interventies op korte termijn (hink) worden uitgevoerd en complexere interventies op lange termijn (stap of sprong) worden gerealiseerd."



Hink


2024
EINDSITUATIE
STAP
QUICK WINS
VAN 50 NAAR 30 KM/U
HINK
HERPROFILERING:DE RODE LOPER
SPRONG

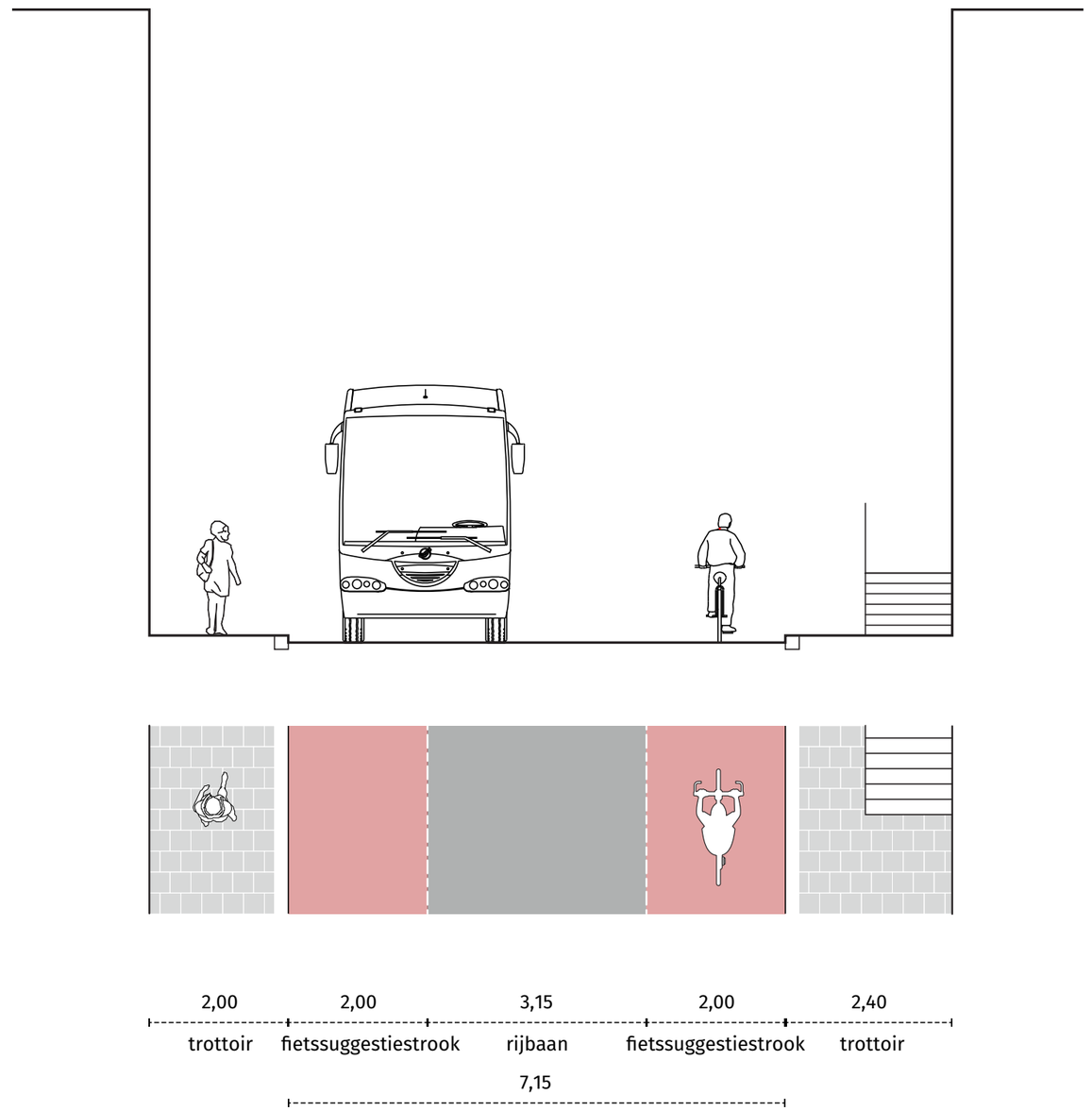

overgang asfalt/gebakken klinker
50
30

Hink

Met de huidige snelheidslimiet van 50 km per uur, een ongewijzigde verkeersintensiteit of doorstroming is er weinig ruimte te behalen voor de voetganger. Om de veiligheid te verbeteren is er wel een dringende behoefte aan aandacht voor goede voetgangersoversteken rondom het station en voor relatief eenvoudige ingrepen op korte termijn om de verblijfskwaliteit, veiligheid en oriëntatie op de Rode Loper te bevorderen.

Om deze doelen te bereiken, richt 'Hink' zich op praktische en relatief eenvoudige maatregelen die op korte termijn gerealiseerd zouden kunnen worden. Met eenvoudige interventies zoals het toevoegen van kunst in de openbare ruimte, het obstakelvrij maken van de trottoirs en het verbeteren van wayfinding-bordjes wordt een eerste stap gezet ter verbetering van kwaliteit op de Rode Loper.

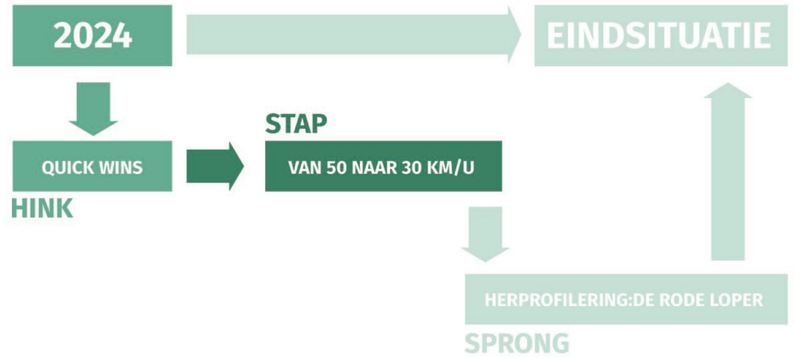
Daarnaast wordt er gefocust op het toevoegen van verblijfskwaliteit en vergroening op specifieke locaties, in eigendom van de gemeente, in de openbare ruimte. Het planten van bomen wordt ook gezien als een belangrijke stap, waar mogelijk in samenwerking met relevante derden, om groen te integreren in de stedelijke omgeving en de leefbaarheid te verbeteren.



Straatprofiel 'Hink'

• 50 km/u
• Geen aanpassingen in bestaand straatprofiel
• Materialisering: asfalt op rijbaan, betonnen tegelverharding op trottoir

Stap


2024
EINDSITUATIE
STAP
QUICK WINS
VAN 50 NAAR 30 KM/U
HINK
HERPROFILERING:DE RODE LOPER
SPRONG


?
50
30
overgang rood asfalt/gebakken klinker

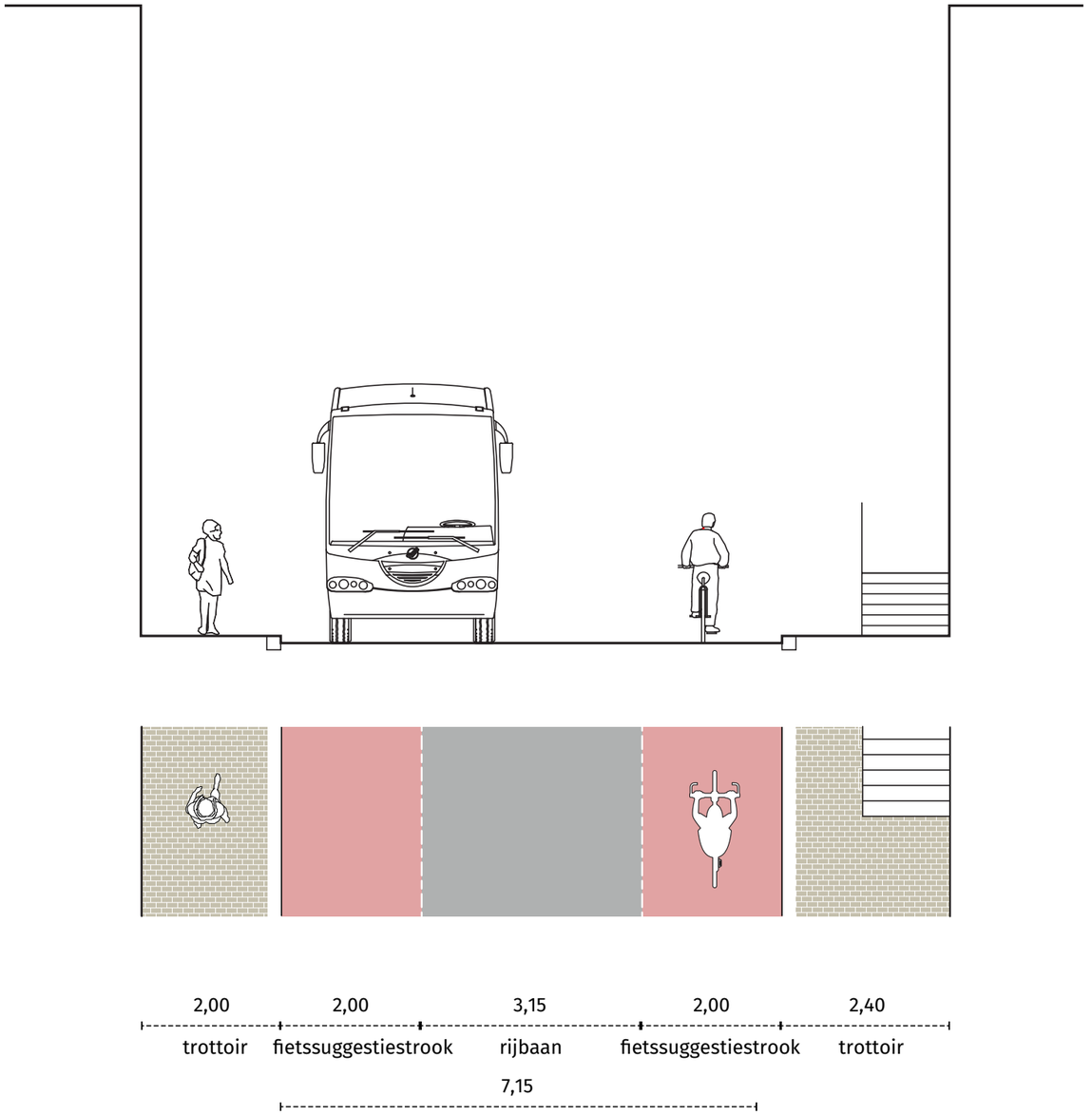
Stap

'Stap' bouwt voort op de eerste ingrepen in de openbare ruimte die gezet zijn in model 'Hink.' De meest eenvoudige ingrepen zijn al gedaan en hebben de zichtbaarheid, veiligheid en oriëntatie al verbeterd. In 'Stap' speelt in op een mogelijke wijziging in het mobiliteitsplan waarin de snelheid in de Utrechtsestraat en Utrechtseweg afneemt van 50 km/u naar 30 km/u.

In 'Stap' worden de trottoirs van de Utrechtsestraat en Utrechtseweg heringericht met gebakken klinkerverharding waardoor de Rode Loper onderdeel wordt van de binnenstad. Deze herinrichting kan worden overgeslagen wanneer de gemeente direct over zou willen gaan naar een gehele herprofilering van de Utrechtseweg en Utrechtsestraat.

Daarnaast gaat 'Stap' ervanuit dat Stationsplein west heringericht zal worden binnen de identiteit van het stationsgebied. Grote ingrepen zoals het toevoegen van interactieve kunst of oversteekplaatsen voor de voetganger rondom Stationsplein west zullen ook in deze fase worden verbeterd.

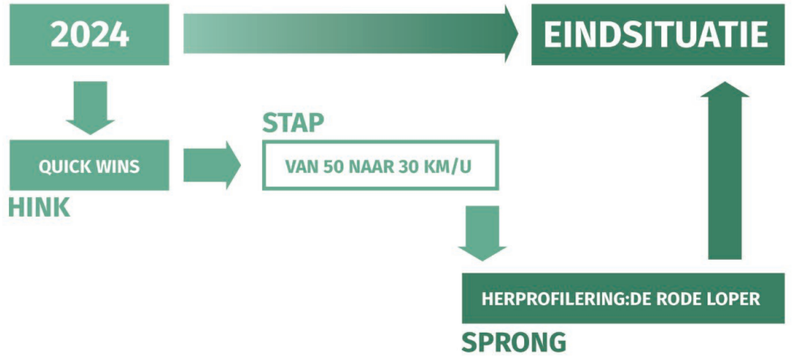
Tot slot wordt er gefocust op het toevoegen van bomen op specifieke locaties, in eigendom van derden, in de openbare ruimte. Het planten van bomen wordt gezien als een belangrijke stap om groen te integreren in de stedelijke omgeving en de leefbaarheid te verbeteren.



Straatprofiel 'Stap'

• 30 km/u
• Geen aanpassingen in bestaand straatprofiel
• Materialisering: asfalt op rijbaan, gebakken klinkerverharding op trottoir

Sprong


2024
EINDSITUATIE
STAP
QUICK WINS
VAN 50 NAAR 30 KM/U
HINK
HERPROFILERING:DE RODE LOPER
SPRONG

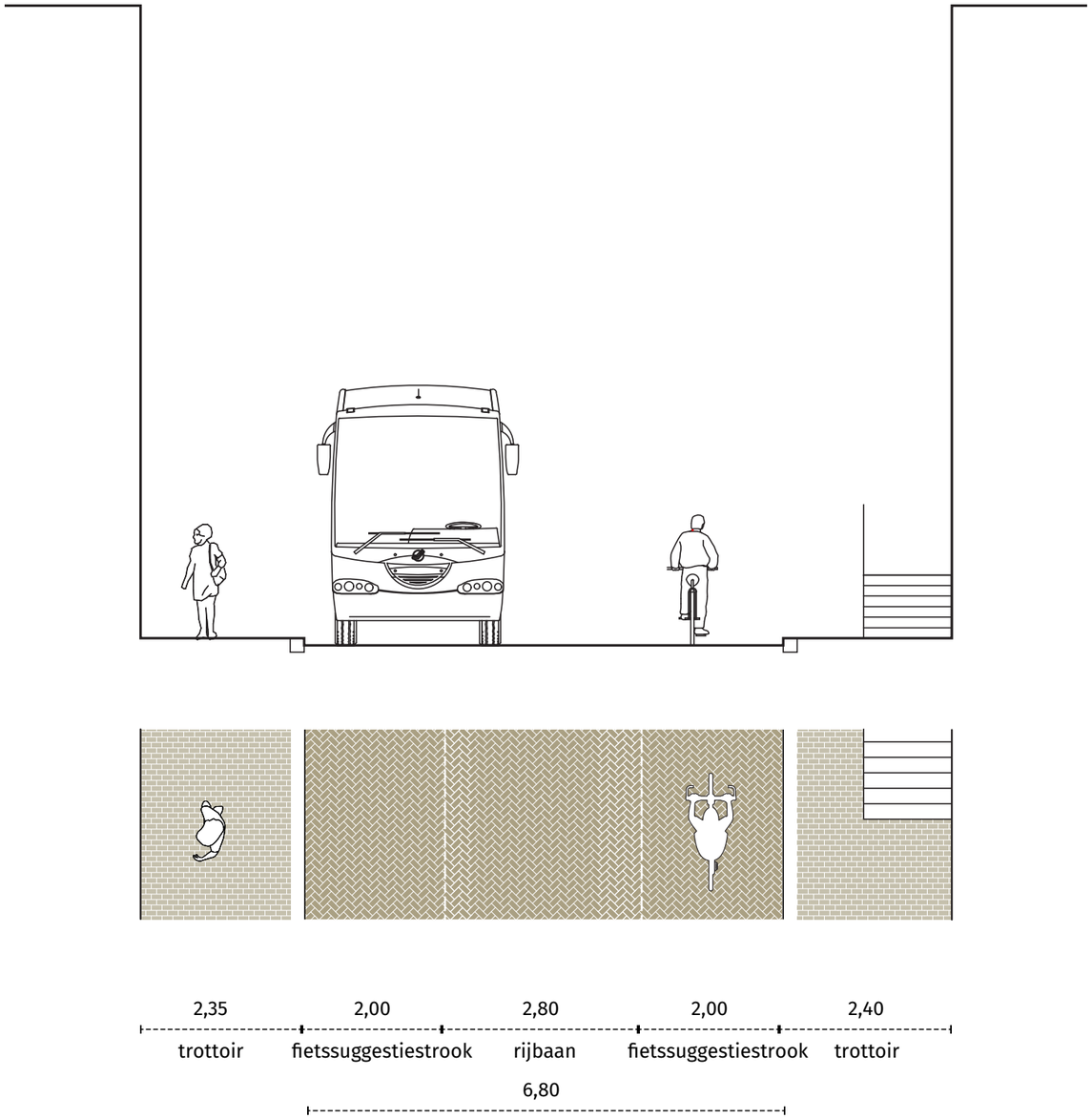

50
30

Sprong

'Sprong' bouwt voort op de ingrepen uit 'Hink' en 'Stap'. De meest eenvoudige aanpassingen zijn reeds uitgevoerd en hebben de zichtbaarheid, veiligheid en oriëntatie al verbeterd. Het snelheidslimiet is in de vorige fase aangepast naar 30 km/u. In deze fase wordt er rekening gehouden met een knip voor doorgaand autoverkeer, de bus kan wel ongestoord passeren. Een verzinkbare poller maakt een knip in de doorstroming van autoverkeer mogelijk (de exacte locatie moet nog worden bepaald). Bussen en fietsers kunnen echter nog steeds beide richtingen van de Utrechtsestraat en Utrechtseweg gebruiken. Deze mobiliteitsaanpassingen kunnen indien gewenst rechtstreeks worden toegepast vanuit 'Hink'.

Bovendien worden complexere uitdagingen aangepakt, zoals de transformatie van parkeerterreinen naar buurtpleinen, zoals de herinrichting van het voorplein van de Resident. Met de implementatie van 'Sprong' wordt de Rode Loper omgevormd tot de meest voetgangersvriendelijke route, die past bij de ambities van het duurzaam mobiliteitsplan.

In 'Sprong' wordt de rijbaan versmald naar 6.80 meter (indien mogelijk nog smaller). De breedte die afneemt op de rijbaan wordt toegevoegd op het zuidelijke trottoir (bij een rijbaanbreedte van 6.80 meter is dit een 35 centimeter breder trottoir). Het gehele profiel van de Utrechtseweg en Utrechtsestraat wordt heringericht in gebakken klinkerverharding, aansluitend op de binnenstad.



Straatprofiel 'Stomp'

- **30 km/u**
- **Wijziging naar éénrichtingsstraat voor autoverkeer**
- **Herinrichting van het straatprofiel**
- **Materialisering: gebakken klinkerverharding op trottoir en rijbaan**

Veiligheid





Nieuwe oversteek t.p.v. Utrechtseweg/Nachtegaalspad



Voorkomen ongewenste oversteken



Verbeteren oversteek

Veiligheid

In de huidige situatie worden voetgangers vaak ondergeschikt gemaakt aan snellere vormen van verkeer, vooral rondom het station, wat resulteert in talrijke conflicten tussen voetgangers en andere weggebruikers. Na het verlaten van het stationsgebouw is er weinig tijd en ruimte voor voetgangers om zich te oriënteren, wat leidt tot onoverzichtelijke situaties. De visie voor Rode Loper zet zich in voor veilige voetgangersoversteekpunten, zodat voetgangers zich veilig kunnen verplaatsen richting Museum Arnhem.

Het verplaatsen van de oversteek bij HOEK Koffie/Silk richting het oosten maakt de oversteek tussen het stationsgebouw en Stationsplein 14/Coehoorn extra belangrijk. Op dit moment vinden hier veel conflicten plaats tussen bussen, voetgangers, fietsers en auto's. Bij het verlaten van het station bevindt de voetganger zich vrijwel direct op een drukke busbaan waarop voetgangers geen voorrang hebben. Het toepassen van het STOMP-principe en het herzien van de voorrangsregels op dit cruciale knooppunt voor de Rode Loper, de binnenstad en de ontwikkeling van Coehoorn is van groot belang. Een gedetailleerde uitwerking van deze voetgangersoversteek is te vinden op bladzijde 31.

Met de ontwikkeling van Stationsplein West en de groeiende vervoersstromen in dit gebied is het ook belangrijk om aandacht te besteden aan voetgangersoversteekpunten. Er zijn plannen voor het verbeteren van de trottoirs rondom de taxistandplaats om de veiligheid van voetgangers te waarborgen. Met de ontwikkeling van Stationsplein West kan de openbare ruimte rondom de taxistandplaats verder worden ingericht als voetgangersgebied binnen een 'shared space'-concept. Tot slot wordt een extra voetgangersoversteek voorgesteld in het verlengde van het Nachtegaalsepad, nabij de bushalte Museum Arnhem.



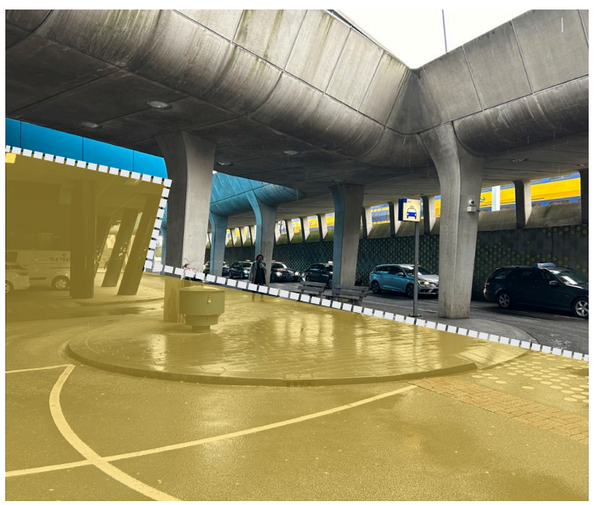
Overzichtelijke voetgangersoversteek in stationsgebied

Verblijfskwaliteit





Groen verblijfsplein



Aantrekkelijke wachtruimte taxi



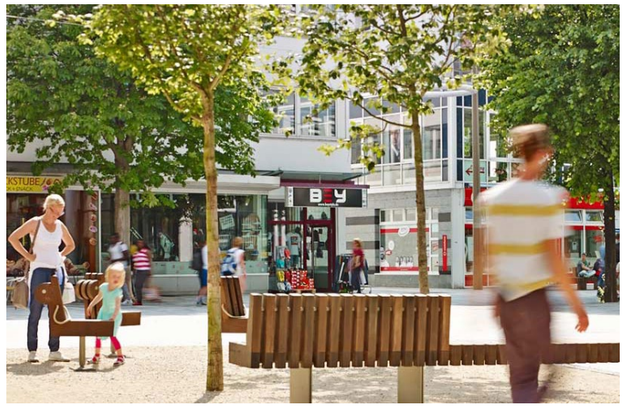
Groen verblijfsplein

Verblijfskwaliteit

De route over Stationsplein West, Stationsplein, Utrechtsestraat en Utrechtseweg biedt momenteel weinig verblijfskwaliteit vanwege het dominante karakter van auto- en busverkeer in het straatbeeld. Er zijn verschillende plannen voor herinrichtingen in de openbare ruimte, zoals bij Stationsplein West en het uitzichtpunt oost. Daarnaast zijn er al enkele plekken die een aangename uitstraling hebben gekregen en een positieve bijdrage leveren aan de uitstraling van de Rode Loper, zoals het voorterrein van Alliander en de Museumtuin. Het is wenselijk dat de kwaliteit van levendige openbare ruimtes, waar ontmoeting en groen centraal staan, op meerdere locaties langs de Rode Loper wordt versterkt.

Vanwege het smalle straatprofiel van de Utrechtsestraat en de Utrechtseweg is er beperkte ruimte om verblijfskwaliteit toe te voegen binnen het profiel zelf. Echter, er zijn vaak verbredingen mogelijk in het straatprofiel, bijvoorbeeld ter hoogte van parkeerterreinen, die zowel in eigendom kunnen zijn van de gemeente (zoals het voorplein van de Resident) als van derden. Hier liggen kansen om verblijfskwaliteit te realiseren en levendige entree- of buurtpleinen te creëren. De transformatie hiervan hangt samen met toekomstige mobiliteitskeuzes.

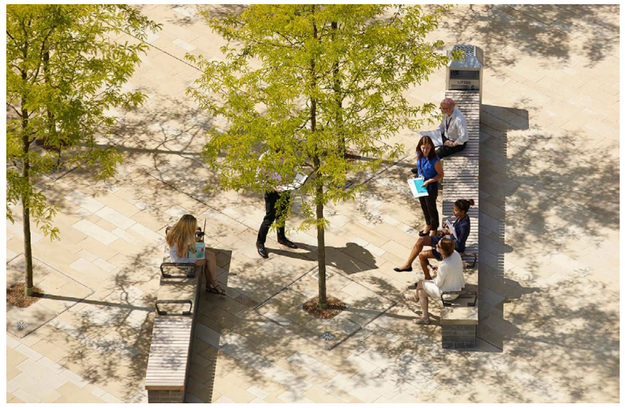
De taxistandplaats is momenteel geen aangename verblijfsplek vanwege de donkere wanden, matige verlichting en dominante aanwezigheid van asfalt. Om deze ruimte aangenamer te maken als wachtruimte, zou het taxiplein heringericht kunnen worden als een shared-space-ruimte met natuurstenen verharding, passend bij de omgeving van het station. Hierdoor krijgt de voetganger meer bewegingsruimte.



Buurtplein



Ruimte voor ontmoeten in een groene omgeving



Zitgelegenheid



Pocket park



Kleurrijke onderbeplanting



Groen





Ondergrondse container verplaatsen en vervangen voor een boom



Voorplein de Resident



Aanplanten bomen in parkeervakken

Groen

In tegenstelling tot de groene kwaliteiten van de Utrechtseweg, vertoont de Utrechtsestraat nauwelijks tot geen groen in het straatbeeld. Asfalt en beton overheersen, waardoor de straat een grauwe uitstraling heeft. Door het smalle profiel van de straat zijn er beperkte mogelijkheden om een laanstructuur of onderbeplanting aan te brengen in het profiel zelf. De vergroening van het straatprofiel moet als één samenhangend geheel worden vormgegeven, hierin kan bijvoorbeeld de beplanting van het stuwwallandschap als inspiratie dienen. De parkeerterreinen of incidentele verbredingen in het profiel bieden mogelijkheden voor het planten van bomen of het toevoegen van onderbeplanting. Een deel van deze potentiële locaties is eigendom van derden. In samenwerking met hen kan worden onderzocht welke mogelijkheden er zijn om een aantal parkeerplaatsen te vervangen door bomen. Deze parkeerterreinen bevinden zich vaak op zichtbare locaties langs zichtlijnen. Het aanplanten van enkele prominente bomen (signature trees) op strategische locaties kan een aanzienlijk vergroenend effect hebben op het algehele straatbeeld. Het vergroenen van deze verbredingen in het straatprofiel introduceert belangrijke stapstenen voor ecologie en bevordert de biodiversiteit in de stad.

Daarnaast zijn er locaties waar op maaiveldniveau vergroening mogelijk is, zoals Stationsplein West en het voorplein van de Resident, beide eigendom van de gemeente. Ten slotte kunnen geveltuinen worden gerealiseerd in margestroken, met name de trapopgangen rondom Utrechtsestraat 54-66 lenen zich hiervoor.



Klimaatadaptiviteit in straatprofiel



Geveltuinen t.p.v. smalle profielen



Zitgelegenheid in de schaduw



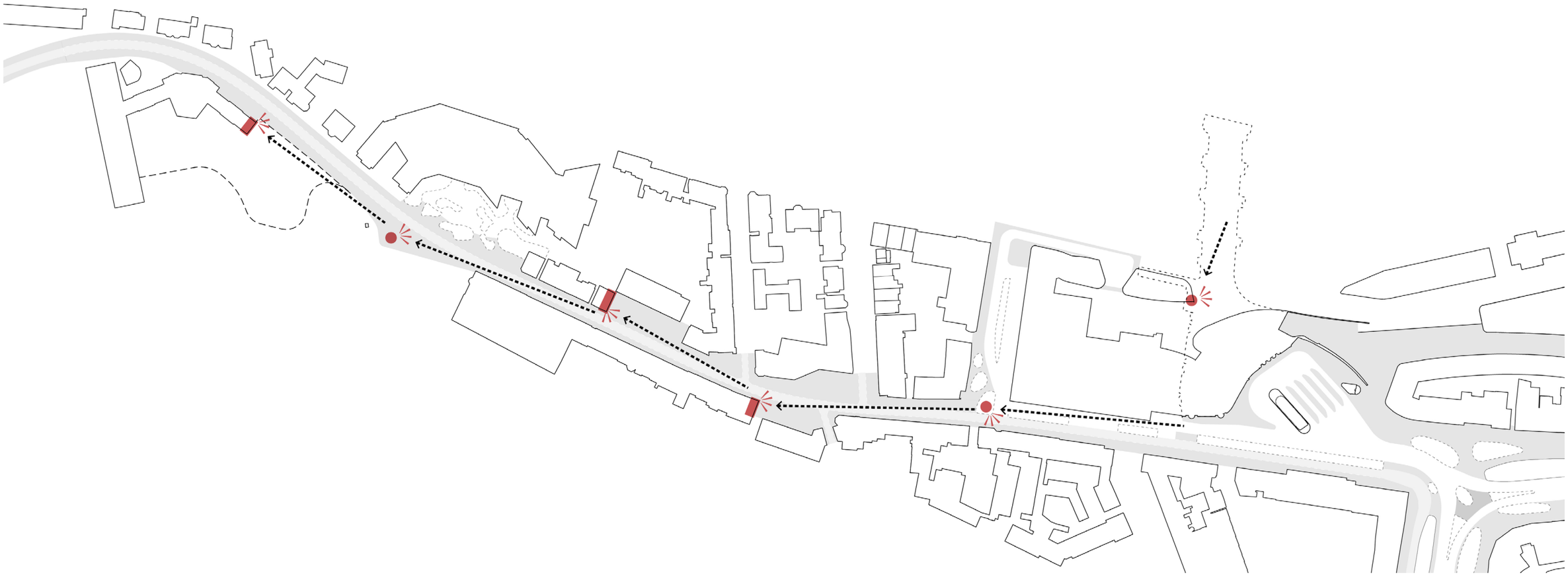
Vergroenen parkeerterreinen





Signature trees: in het oog springende bomen op belangrijke zichtlijnen, verbijzondering in soortkeuze/vorm

Kunst





Kansen in gevels



Wisselende kunst op gevel



Logo museum of kunst op gevel

5 Thema's

Kunst

De museumbezoeker kan tijdens zijn wandeling langs de Rode Loper verleid worden om het museum te bezoeken door kunstobjecten in de openbare ruimte. Deze verleiding kan zelfs beginnen in het stationsgebouw zelf. Een van de meest zichtbare locaties bij het verlaten van de OVT-tunnel, namelijk de hoek tussen de taxistandplaats en de wachtruimte voor de bussen, biedt veel potentie om een verwijzing naar de museumcollectie te maken. Hier kan worden gedacht aan een wisselende 3D-sculptuur die op een sokkel staat dankzij de architectonische vormgeving van het gebouw, of een 2D-kunstwerk op de lege wanden. Door aandacht te besteden aan deze locatie wordt de bezoeker meteen in de richting van de juiste stationsuitgang geleid.

De donkere route ter plaatse van de taxistandplaats kan, naast het herzien van de basisverlichting, aantrekkelijker worden gemaakt door een lichtkunstwerk. Een speciaal ontworpen interactieve lichtinstallatie kan een unieke toevoeging zijn aan de route tussen het station en Stationsplein West.

In het straatprofiel van de Utrechtsestraat en de Utrechtseweg bieden vooral (blinde) gevels kansen vanwege de beperkte ruimte op maaiveldniveau. Door op specifieke en goed zichtbare locaties kunstobjecten te plaatsen, ontstaan oriëntatie- en schakelpunten die de bezoeker van plek naar plek kunnen leiden. Daarnaast kan in de verharding een subtiele verwijzing naar het museum worden opgenomen, zoals 'de Letters van Utrecht', een oneindig gedicht langs de Oudegracht in de Utrechtse binnenstad.

Ook bij het museum zelf zijn er mogelijkheden om kunst te integreren in de openbare ruimte. Naast de recent gerenoveerde Museumtuin zijn er kansen in de noord-/oostgevel van het museum. De blinde oostgevel is prominent zichtbaar wanneer de bezoeker vanuit het oosten arriveert. Het museumlogo kan hier extra aandacht vestigen op het museum. Daarnaast biedt de blinde noord-/oostgevel mogelijkheden om bijvoorbeeld de collectie zichtbaar te maken met wisselende affiches in permanent bevestigde frames, waardoor het museum een etalage krijgt die voorbijgangers en bezoekers kan aantrekken.



Kunst in de bestrating



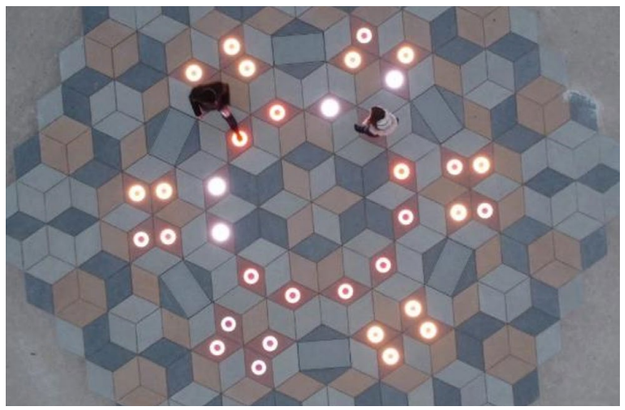
'De letters van Utrecht' - een oneindig gedicht in de binnenstad




Muurschilderingen op in het zicht springende gevels


Muurschilderingen verwijzend naar tentoonstelling

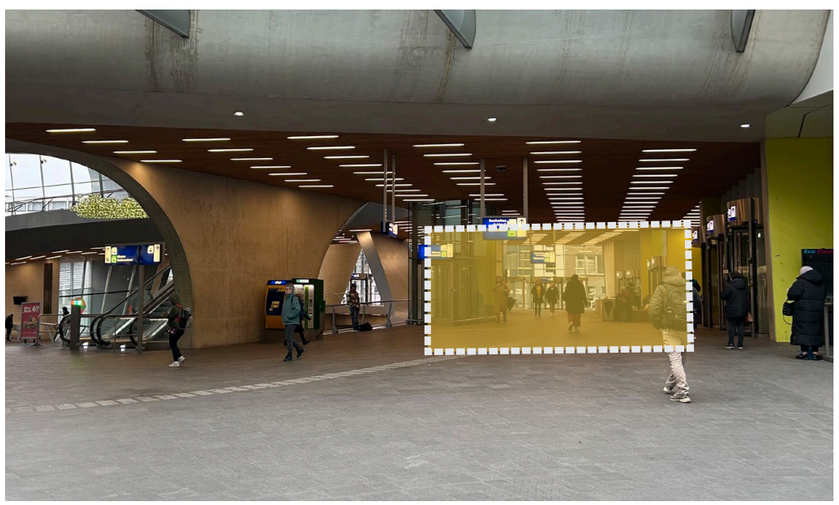

Lichtkunstwerken in de bestrating



Wayfinding en oriëntatie



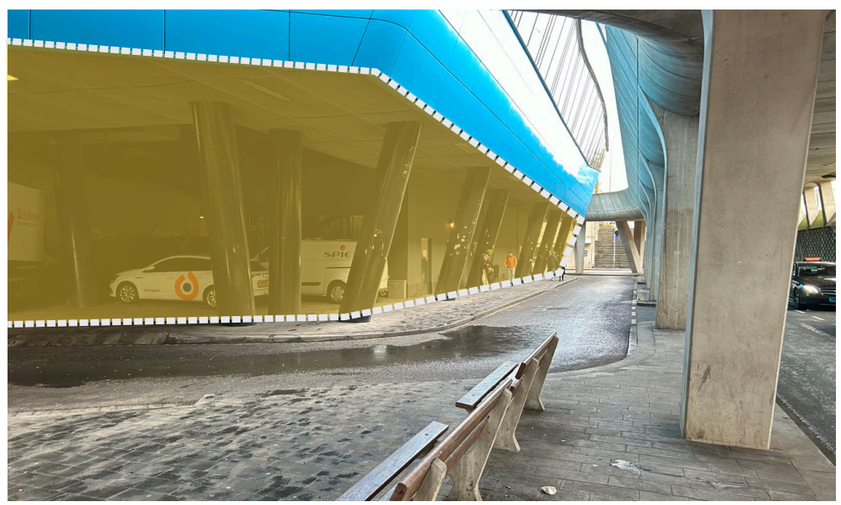
- Branding museum
- Wayfindingbordjes
- Verlichting



Licht en uitzicht op uitgang



Ruimte voor 3D sculptuur of verwijzing naar het museum op de wand



Verlichting

Wayfinding en oriëntatie

De eerste verwijzing naar het museum kan meteen plaatsvinden na het verlaten van het perron. De OVT-tunnel biedt aan de westzijde ruimte voor het plaatsen van affiches die evenementen in Arnhem zichtbaar maken. Momenteel zijn dit kleine affiches, maar dit kan grootschaliger en interactiever worden vormgegeven met grote (wisselende) 2D-kunstwerken of interactieve schermen die de aandacht van voorbijgangers trekken. De uitgang bij de wachtruimte van het overdekte bussenplein en de route ter hoogte van de taxistandplaats zijn donker en onaangenaam. Een nieuw verlichtingsplan, mogelijk met gebruik van de bestaande armaturen, zou de bezoeker naar de juiste uitgang kunnen leiden.

In de stationshal liggen kansen om de bewegwijzering te verbeteren. Tot slot zijn er kansen om de bestaande bewegwijzering langs de gehele route te verbeteren, zichtbaarder te maken en/of uit te breiden. Het toevoegen van een accentkleur voor het museum of het beter zichtbaar plaatsen van de bordjes kan de bezoeker de juiste route wijzen.



Accentkleur in bewegwijzering

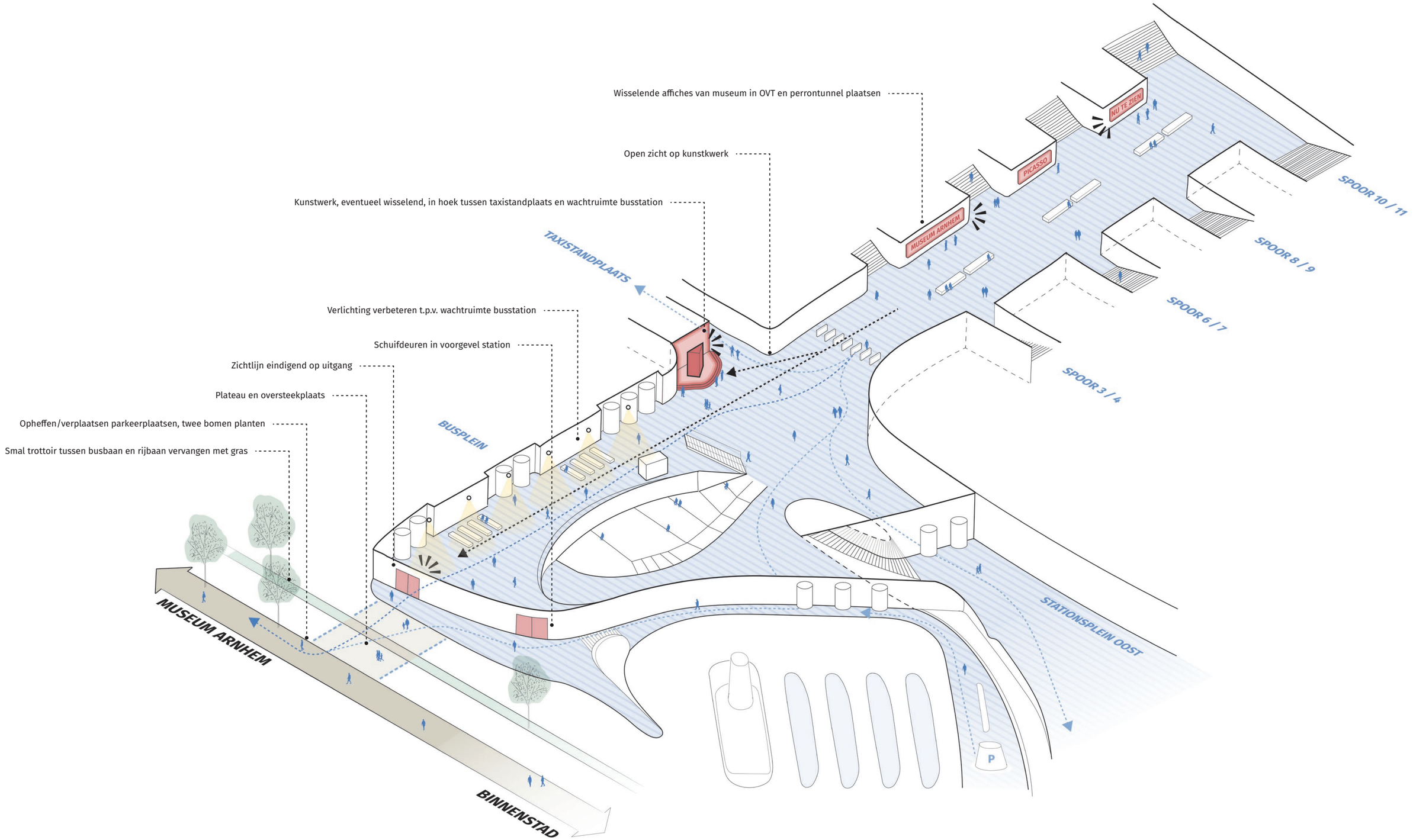


Aantrekkelijke posters met huisstijl van museum



Zichtbaarheid collectie aan buitenzijde museum

Station en oversteek

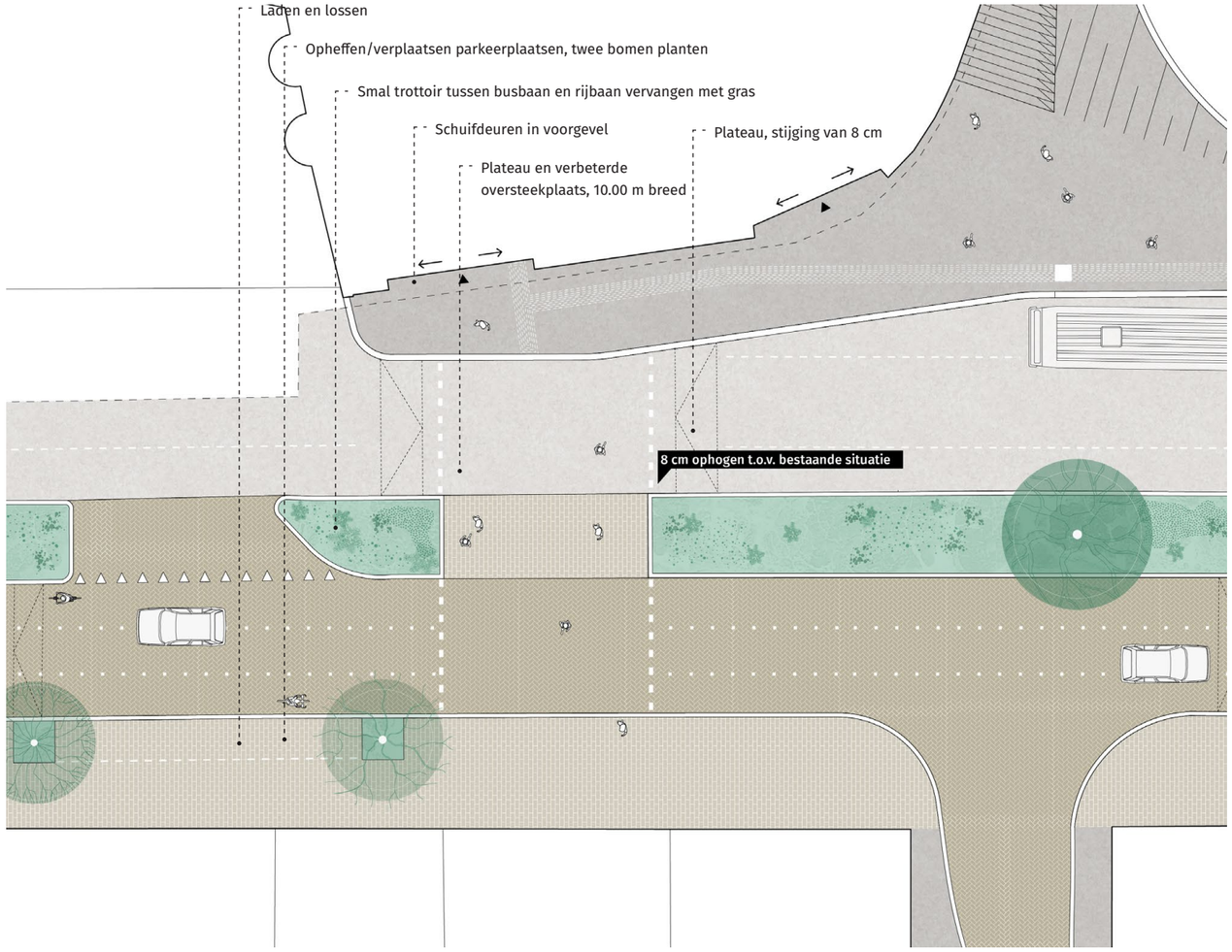


Station en oversteek

In het stationsgebouw spelen met name de thema's kunst, oriëntatie en wayfinding een belangrijke rol bij het begeleiden van de bezoekers naar de gewenste stationsuitgangen. Het benadrukken van zichtlijnen door ze obstakelvrij te houden of door de juiste verlichting toe te passen, speelt een cruciale rol in het begeleiden van voetgangersstromen. Niet alleen de verlichting van de wachtruimte maar ook verlichting in het busstation zelf kunnen bijdragen aan het zichtbaar maken van de entree richting Coehoorn/Stationsplein 14. Het plaatsen van kunstobjecten en affiches van het museum zijn eenvoudige ingrepen die binnen korte tijd gerealiseerd kunnen worden. Daarnaast is een heldere bewegwijzering in de stationshal belangrijk voor de begeleiding van voetgangersstromen.

Veiligheid is met name een terugkerend thema bij de uitgangen rondom het station, waarbij de voetgangersoversteek tussen het stationsgebouw en Stationsplein 14 de belangrijkste is. Het opheffen van de oversteek ter hoogte van HOEK Koffie/Silk maakt de oversteek tussen het stationsgebouw en Stationsplein 14 extra belangrijk. Momenteel doen zich hier veel conflicten voor tussen bussen, voetgangers, fietsers en auto's. Bij het verlaten van het station komt de voetganger vrijwel direct op een drukke busbaan terecht, waar voetgangers geen voorrang hebben. Het toepassen van het STOMP-principe en het herzien van de voorrangsregels is op dit cruciale knooppunt voor de Rode Loper, de binnenstad en de ontwikkeling van Coehoorn van groot belang.

De uitwerkingsschets aan de rechterzijde toont een optie waarin de voetgangersoversteek wordt versterkt door het toepassen van een plateausituatie en verbeterde oversteekplaats met aandacht voor toegankelijkheid. Daarnaast wordt het bestaande smalle trottoir tussen de busbaan en de smalle grasstrook opgeheven om ongewenste oversteken te ontmoedigen. De parkeerplaatsen op het trottoir aan de zuidzijde vervallen en maken plaats voor bomen.

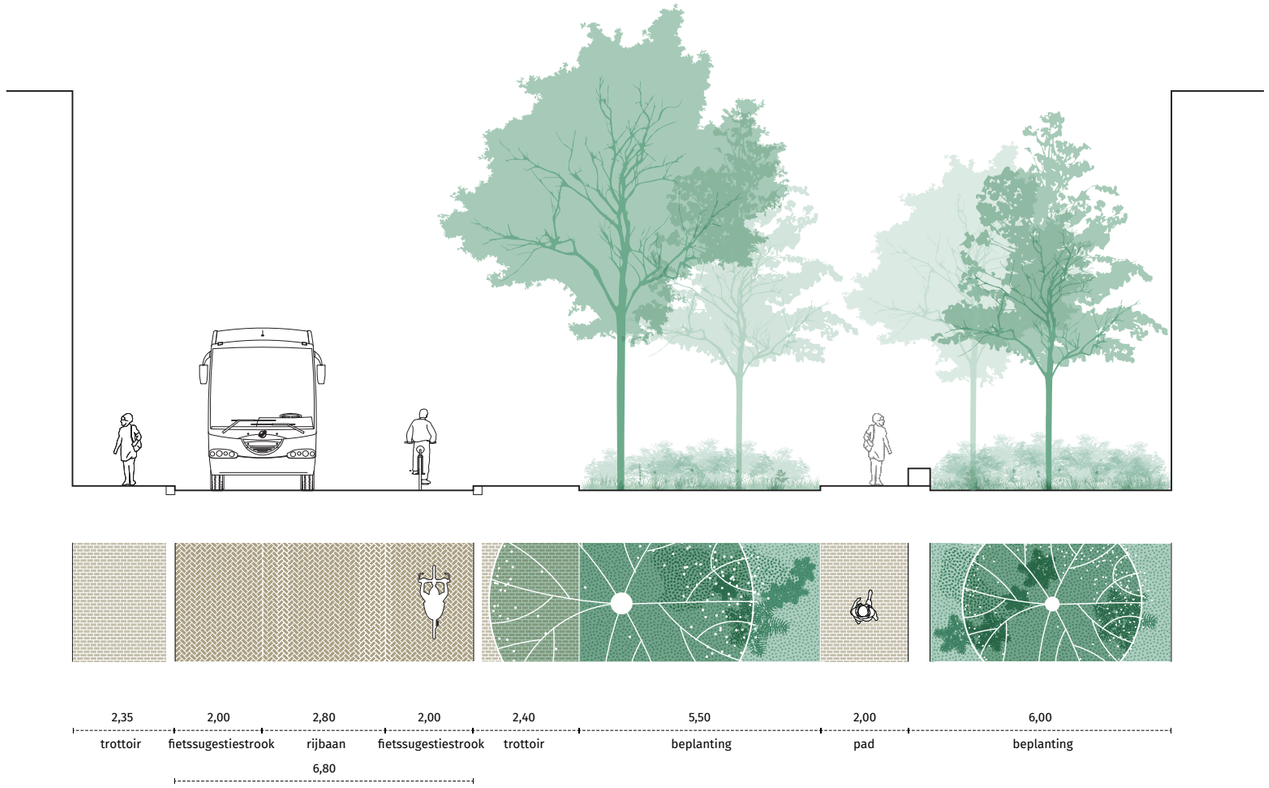


Utrechtseweg en voorplein de Resident



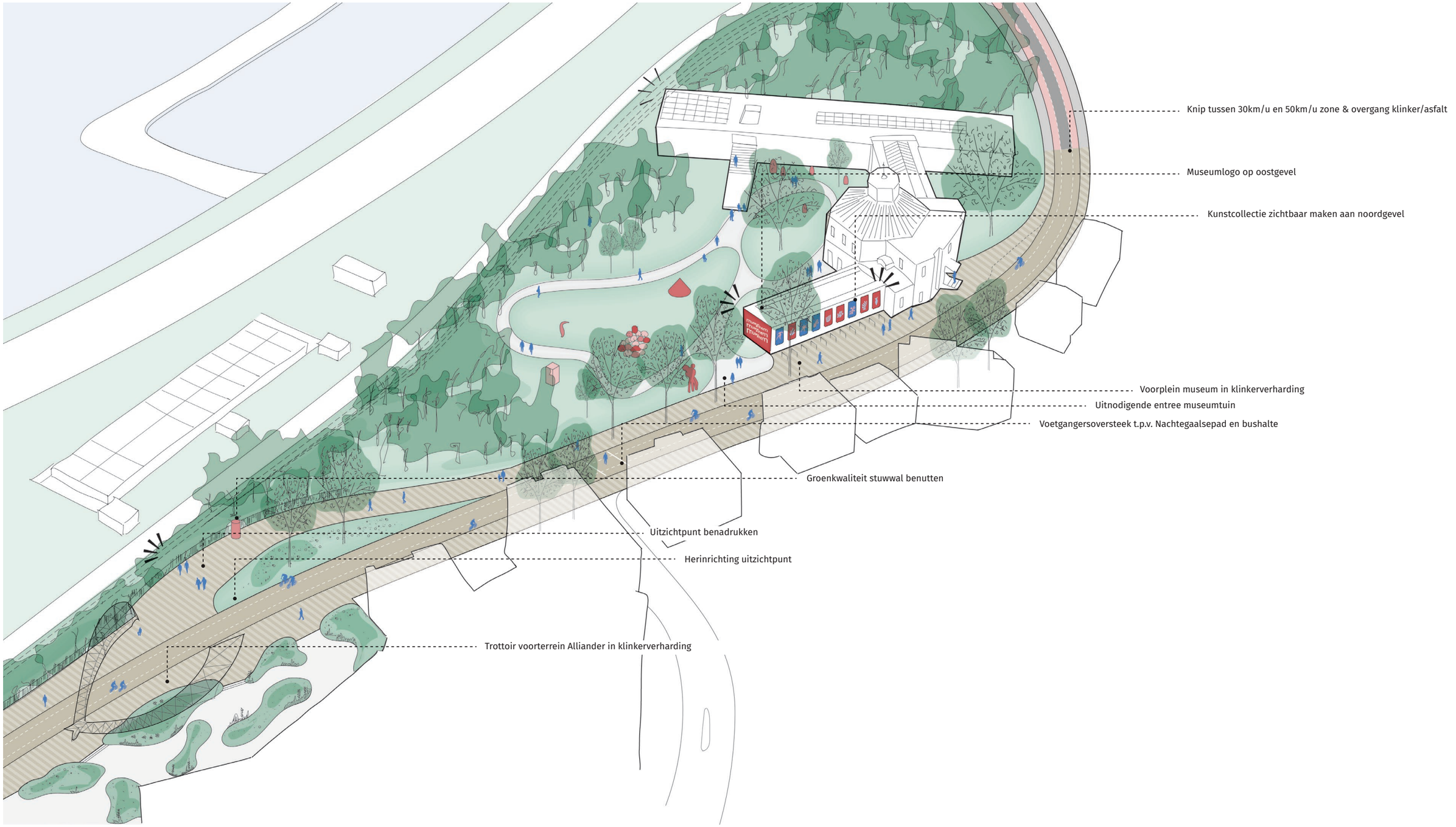
Utrechtseweg en voorplein de Resident

Deze uitwerking geeft een blik op de toekomst (Sprong) waarin de Utrechtsestraat en Utrechtseweg mogelijk alleen toegankelijk zijn voor bestemmingsverkeer voor automobilisten, terwijl ze een doorgaande route blijven voor bussen en langzaam verkeer. In dit hoofdstuk wordt een uitwerking gepresenteerd van een mogelijke toekomstige situatie waarin het straatprofiel is heringericht met gebakken klinkerverharding en het trottoir aan de zuidzijde is verbreed om de doorwaadbaarheid voor voetgangers te bevorderen. Daarnaast laat deze uitwerking een mogelijke herinrichting zien van het voorplein van de Resident. Momenteel wordt deze verbreding in het straatprofiel gebruikt als parkeerterrein. Er zijn al plannen in model Hink om op het voorplein twee nieuwe bomen te planten in bestaande parkeervakken. 'Sprong' gaat een paar stappen verder en introduceert een nieuw verblijfs- en buurtplein waar bewoners elkaar kunnen ontmoeten en ruimte is voor spelen in een groene omgeving. Door deze (of meerdere) pleinruimtes her in te richten, ontstaan er stapstenen van plekken met groen- en verblijfskwaliteit langs de Utrechtsestraat. Deze toekomstige ambitie zal moeten worden onderzocht in nauwe samenwerking met bewoners en parkeervergunningen, en gaat daarom gepaard met het toekomstige mobiliteitsplan.



Doorsnede AA

Utrechtseweg en aangrenzende plantsoenen



Utrechtseweg en aangrenzende plantsoenen

De Utrechtseweg en aangrenzende plantsoenen hebben, in tegenstelling tot de Utrechtsestraat, al aanzienlijke groenkwaliteiten. Dit wordt enerzijds bereikt door de recent gerenoveerde museumtuin, het prachtige uitzicht vanaf de stuwwal op het open rivierenlandschap, en anderzijds door de groene inrichting van het voorterrein van Alliander. Het straatprofiel is breder in vergelijking met de Utrechtsestraat en de stedenbouwkundige structuur verandert.

In 'Hink' vinden verschillende ontwikkelingen plaats in de openbare ruimte. Zo wordt het uitzichtpunt oost heringericht met gebakken klinkers, vergroend en wordt er zitgelegenheid toegevoegd. Daarnaast stelt 'Hink' voor om de zichtbaarheid van het museum te vergroten door gebruik te maken van de blinde noord- en oostgevels. Aan de oostgevel kan het museumlogo worden toegevoegd, terwijl aan de noordzijde de collectie kan worden geëtaleerd door middel van affiches.

In 'Sprong' wordt het straatprofiel ingericht met gebakken klinkers. Ook de delen van het voorterrein van Alliander die in eigendom zijn van de gemeente, worden heringericht met klinkerverharding, waardoor er één samenhangende vormgeving ontstaat voor de gehele Rode Loper. Model 'Sprong', de gewenste eindsituatie, wordt getoond op de linker pagina.

Buiten deze opgave vallen de ingrepen binnen 'Museumpark Onderlangs', waarin de zichtbaarheid en karaktereigenschappen van het stuwwallandschap worden benadrukt. Deze ingrepen hebben tot doel de route onderlangs te activeren en de bezoeker te verleiden om via een andere route terug naar de binnenstad te lopen.



Visie Museumpark Arnhem, maart 2023





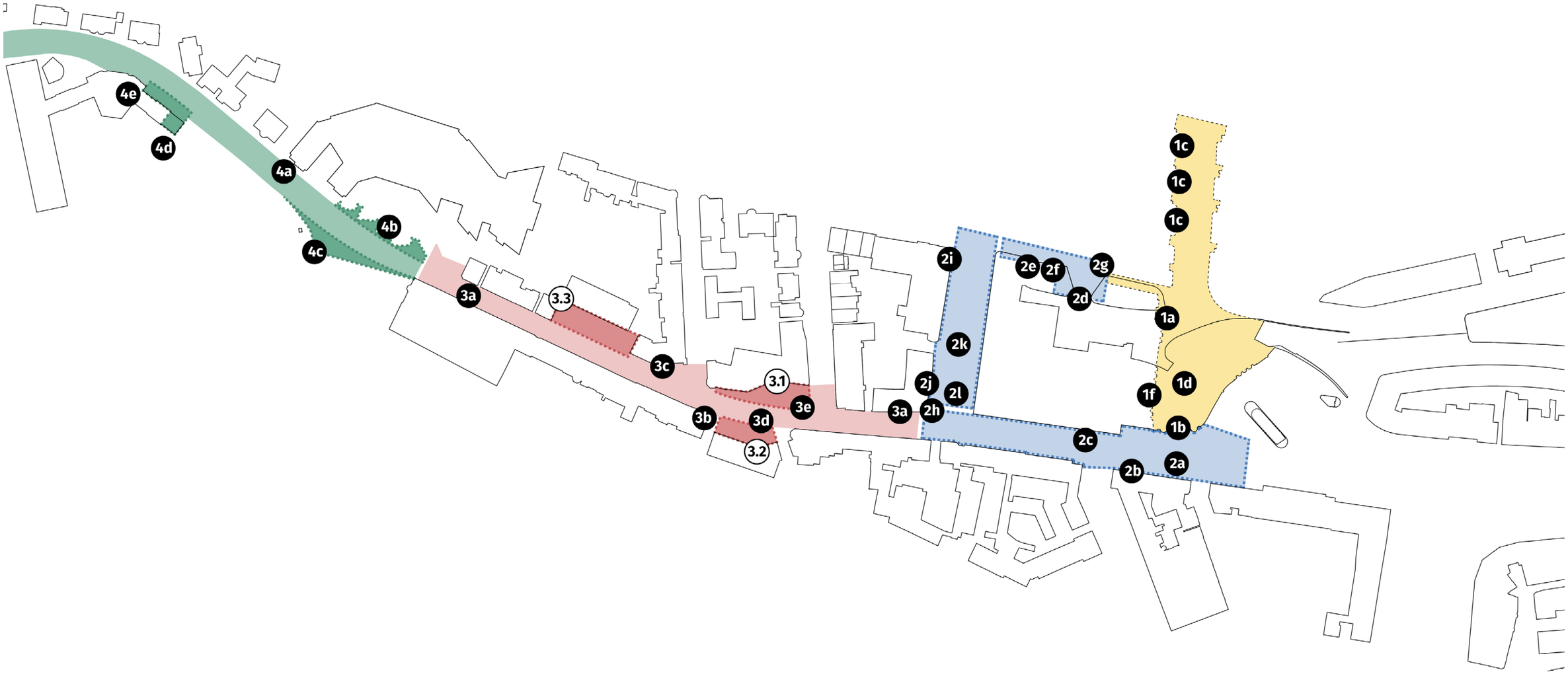
Routes 'park onderlangs' benadrukken





Benadrukken stuwwal en uitzicht op landschap

Overzicht locatiespecifieke ingrepen



7 Conclusie

Overzicht locatiespecifieke ingrepen

De reeks ingrepen die worden voorgesteld in Hink-Stap-Spron en de herprofilering van de Utrechtsestraat en Utrechtseweg worden uiteengezet in het bestand 'Inschatting kosten en ingrepen,' te vinden in de bijlage. De verschillende maatregelen in dit document corresponderen met de overzichtskaart aan de linkerzijde. De ingrepen zijn gecategoriseerd op basis van de locatie van de ingreep. Zo zijn er ingrepen bij het station (geel), de uitgangen rondom het station (blauw), de Utrechtsestraat (rood) en de Utrechtseweg met aangrenzende plantsoenen (groen).

Bureau B+B
Stedebouw en
Landschapsarchitectuur

Kraanspoor 1
1033 SC Amsterdam

+31 (0)20 62 39 801
www.bplusb.nl