WINKELSTEEG

STEDENBOUWKUNDIG - EN BEELDKWALITEITSPLAN

STATIONSOMGEVING GOFFERT



Nijmegen

IMOSS
STEDENBOUW
LANDSCHAP
BUITENRUIMTE

18 JANUARI 2023

23012_SBKP_STATIONSOMGEVINGGOFFERT

Inhoud

1. Winkelsteeg 5

Inleiding 5

Ontwikkelvisie Winkelsteeg 2021 6

2. Stationsomgeving Goffert 11

A. Stedenbouwkundige verkenning 11

A.1 De stationsvallei 15
A.2 Bouwblokken 15
A.3 OV-knoop 17
A.4 Zwembad, sporthallen en wonen 17
A.5 Voetgangers 18
A.6 Fietsers 18
A.7 Logistiek 19
A.8 Gemotoriseerde voertuigen 19
A.9 Klimaat adaptie, hemelwateroverlast 20
A.10 Programma 21

B. Beeldkwaliteit 23

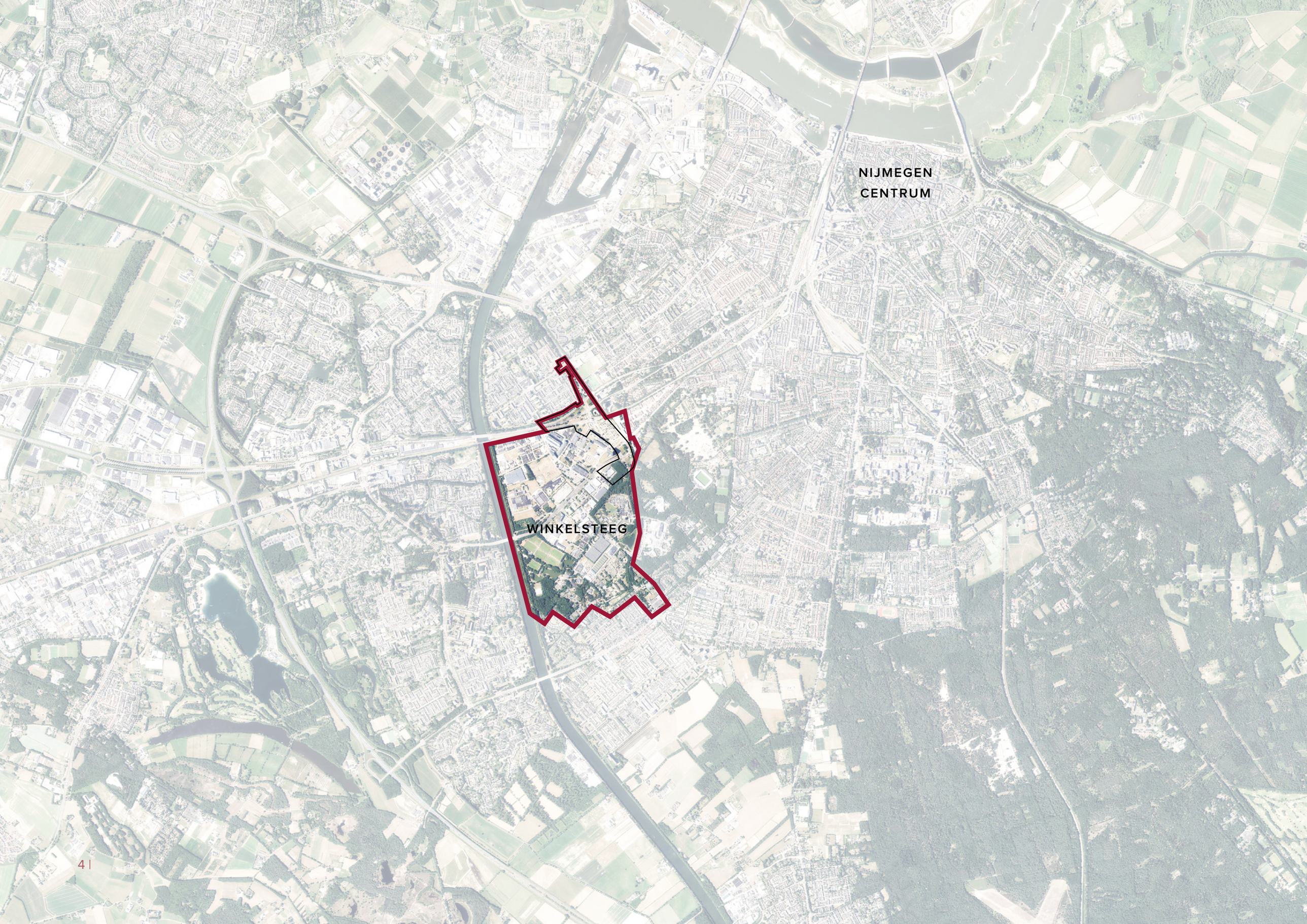
B.1 Stationsvallei 26
B.2 OV-plein 28
B.3 Verkeersranden 30
B.4 Het bouwblok 32
B.5. Bouwblok plint 34
B.6 Binnentuinen 38
B.7 Studio size 40
B.8 Urban size 42
B.9 Mid size 44
B.10 Sky size 46
B.11 Daklandschap 48
B.12 Hub's en parkeren 50

3 Colofon 53

Nijmegen

IMOSS

STEDENBOUW
LANDSCHAP
BUITENRUIMTE


NIJMEGEN
CENTRUM
WINKELSTEEG

1. Winkelsteeg

Inleiding

Voor u ligt het stedenbouwkundig- en beeldkwaliteitsplan van Winkelsteeg - Stationsomgeving Goffert. Dit deelgebied vormt binnen Winkelsteeg de entree (of uitgang) van het her te ontwikkelen gebied rondom het station Goffert en drukt daarmee een grote stempel op de te realiseren ontwikkeling van Winkelsteeg. Dit stedenbouwkundig- en beeldkwaliteitsplan gaat in op de stedenbouwkundige concept uitwerkingen van de ontwikkelvelden, omschrijving van het stedenbouwkundige ensemble, de eisen en ambities ten aanzien van de beeldkwaliteit van de gebouwen en op de ontwerpprincipes van de openbare ruimte rondom de gebouwen (overgangen). Het doel van dit stedenbouwkundig- en beeldkwaliteitsplan is het geven van inspiratie voor de diverse ontwikkelingen. Binnen een aantal kwalitatieve kaders is gezocht naar flexibiliteit, waardoor de markt nadrukkelijk wordt uitgedaagd om te komen met goede en passende oplossingen binnen de sferen en regels uit dit plan.

LEESWIJZER

Dit stedenbouwkundig- en beeldkwaliteitsplan plan bestaat uit twee delen.

A. Stedenbouw: Allereerst wordt kort stilgestaan bij de structuur en de ambities vanuit de ontwikkelvisie. De structuur en ambities zijn vertaald naar stedenbouwkundige cocept uitwerkingen. Deze scheppen ruimtelijke kaders én zijn een voorbeeld hoe programma passend ingepast kan worden. De verkenningen zijn vervolgens vertaald naar een beeldkwalitatieve sferenkaart van het gebied.

B. Beeldkwaliteit: Hier wordt stilgestaan bij de beeldkwaliteit van de Stationsomgeving Goffert. Ontwerpprincipes zijn vertaald in een set iconen en worden integraal verbeeld in beeldkwaltatieve sferen. Ambities en mogelijke uitstraling worden weergegeven in referentie beelden.

Ontwikkelvisie Winkelsteeg 2021

Op 24 november 2021 heeft de Nijmeegse raad de kaders voor Winkelsteeg vastgesteld, te weten de planexploitatie, het ruimtelijk raamwerk, de ontwikkeldoelen en -principes (zoals opgenomen in de Ontwikkelvisie Winkelsteeg). Binnen deze kaders werkt ons college aan de ontwikkeling van Winkelsteeg als werk-woongebied. in dit hoofdstuk worden de belangrijkse ruimtelijke kaders uit de ontwikkelvisie behandeld.

Winkelsteeg verandert in de komende jaren van een wat flets bedrijventerrein naar een gezond, vitaal en toekomstbestendig werk-woonmilieu met een groene gebiedsidentiteit. Deze transformatie speelt een belangrijke rol in de uitvoering van de ambities om van Kanaalzone-Zuid een meer dynamisch, gezonder en beter verbonden gebied te maken. Als bedrijventerrein is Winkelsteeg straks klaar voor de toekomst: vitaal en optimaal voortbouwend op het succes van het Health en Hightech profiel van de Novio Tech Campus en de overige bestaande bedrijvigheid, maximaal profiterend van de inmiddels centrale ligging in de stad. Het bedrijventerrein krijgt een helder gedefinieerd profiel, maakt intensiever gebruik van de ruimte en biedt meer banen, waarmee ook een impuls wordt gegeven aan de omliggende wijken. Door intensivering van het ruimtegebruik biedt Winkelsteeg ook een forse bijdrage aan de Nijmeegse woningbouwopgave. Met een gedifferentieerd woningaanbod en gebruik makend van de unieke kwaliteiten van het gebied, zoals het kanaal en de aanwezige groenkwaliteit, wordt Winkelsteeg een plek waar het fijn wonen is. Winkelsteeg biedt meer dan wonen en werken alleen. We bouwen voort op het verleden van (maatschappelijke) voorzieningen in het gebied. Deze voorzieningen kunnen van betekenis zijn voor werknemers en bewoners van Winkelsteeg alsmede de omliggende buurten en dragen bij aan een meer inclusieve samenleving. Winkelsteeg is zo verbonden met zijn omgeving en verrijkt Nijmegen West.



- Waar mogelijk behoud van bestaande bedrijvigheid
- Ontwikkeling verschillende werk-woonmilieus
- Extra banen
- Voorzieningen, werk en OV binnen handbereik
- Versterking sociaal maatschappelijke karakter Winkelsteeg
- Voorzieningen ondersteunen de werk-woonmilieus
- Ontmoeting van werk en wonen
- Verscheidenheid woonmilieus
- Woningen voor diverse doelgroepen
- Openbare ruimte van hoge kwaliteit
- Groen netwerk waarin langzaam verkeer, groene verblijfsruimte en klimaatadaptatie samenkomen
- Sport en bewegen zijn van groot belang

RUIMTELIJK RAAMWERK

Het ruimtelijk raamwerk geeft vorm aan de ambities en doelstellingen op het gebied van mobiliteit, groen, water, natuur/ ecologie, wonen en economie. Het vormt daarmee mede het kader voor de ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied. Bij de ontwikkeling van een specifiek deelgebied zal ook gestart worden met de aanleg van het ruimtelijk raamwerk in het betreffende deelgebied.

ANKERPUNTEN VAN HET RUIMTELIJK RAAMWERK

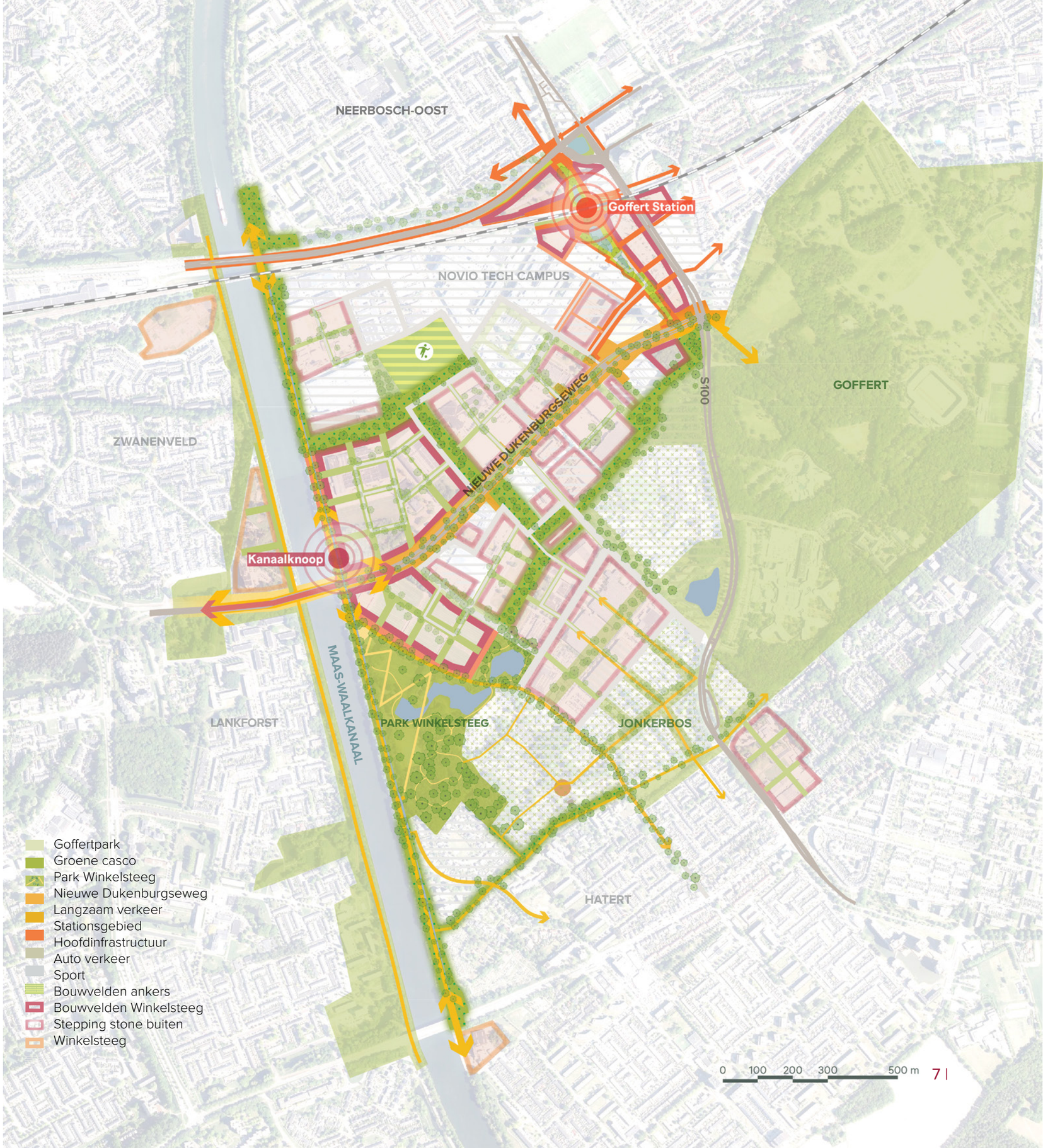
Door de Graafseweg te verleggen en de westelijke poot van de Neerbosscheweg samen te voegen met de oostelijke poot ontstaan compacte verkeersaders zonder in te boeten aan de huidige wegcapaciteit. We creëren hiermee ruimte rondom het station. Deze ruimte biedt kansen voor de versterking van de Novio Tech Campus door het toevoegen van een werkprogramma voor bedrijven gerelateerd aan de bedrijvigheid op de Novio Tech Campus en betaalbare woningbouw. Het station ligt dan niet meer aan de rand maar is onderdeel van de campus. Waar nu het westelijk deel van de Neerbosscheweg loopt, zal een levendig stationsplein gemaakt worden, waaraan de bestaande gebouwen van 52Degrees en Ampleon en de nog te bouwen moskee een gezicht krijgen. De verblijfskwaliteit van de openbare ruimte krijgt een sterke (groene) impuls, zo vormt het plein een onderdeel van de poort naar Winkelsteeg en legt het een verbinding naar het Goffertpark.

Aan het kanaal gaat Winkelsteeg een echt gezicht krijgen: een nieuw waterfront met woonfuncties, bedrijvigheid en horeca, met een meer stedelijk karakter. Veel aandacht gaat hierbij uit naar langzaam verkeer; door het verbeteren van fiets- en voetpaden over het kanaal, via de brug van de Nieuwe Dukenburgseweg, en het creëren van goede verbindingen met de langzaamverkeersroutes langs het kanaal. Gebouwen omarmen de

opgang naar de brug en vormen een hoogteaccent in het gebied. Hiermee wordt de ervaren lengte van de brug verkort. In plaats van een lange anonieme brug landt men al sneller aan de overzijde met “levendigheid op wegniveau”.

De Nieuwe Dukenburgseweg is en blijft een belangrijke verkeersader door het gebied, die Dukenburg met de binnenstad verbindt. Waar de nadruk nu ligt op doorstroming en snelheid, zal in de toekomst verblijfskwaliteit meer voorop staan. Rondom de Nieuwe Dukenburgseweg worden nieuwe gebouwen met een mix aan woon- en werkprogramma ontwikkeld, met voorzieningen in de plint die met name gericht op dienstverlening en services. De Nieuwe Dukenburgseweg verbindt de Stationsomgeving Goffert-NTC met de Kanaalknoop. De Nieuwe Dukenburgseweg is hiermee niet enkel een lange aanloop naar de brug, maar ook een levendige verkeersader met verblijfskwaliteit die Dukenburg en de binnenstad dichter bij elkaar brengt.

Aan het kanaal reserveren we ruimte voor Park Winkelsteeg. De groenstructuur van de Goffert wordt hiermee verbonden. Landgoed Winckelsteegh kan inspiratie bieden voor een eigentijdse invulling van Park Winkelsteeg



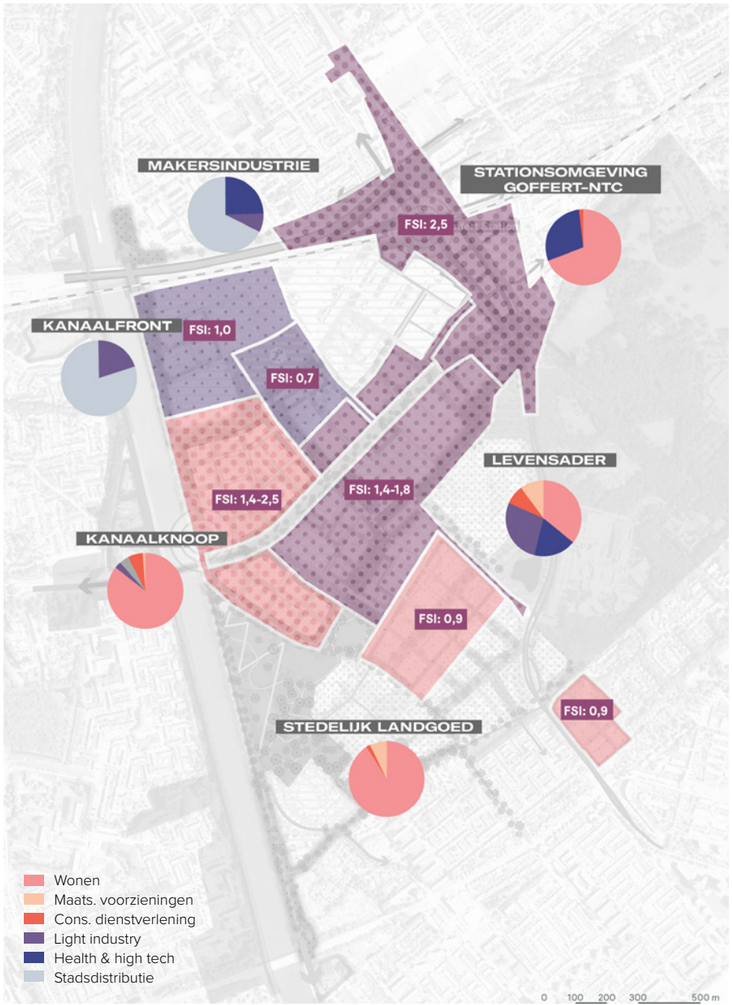
DICHTHEDEN EN GEBIEDS PROFILERING

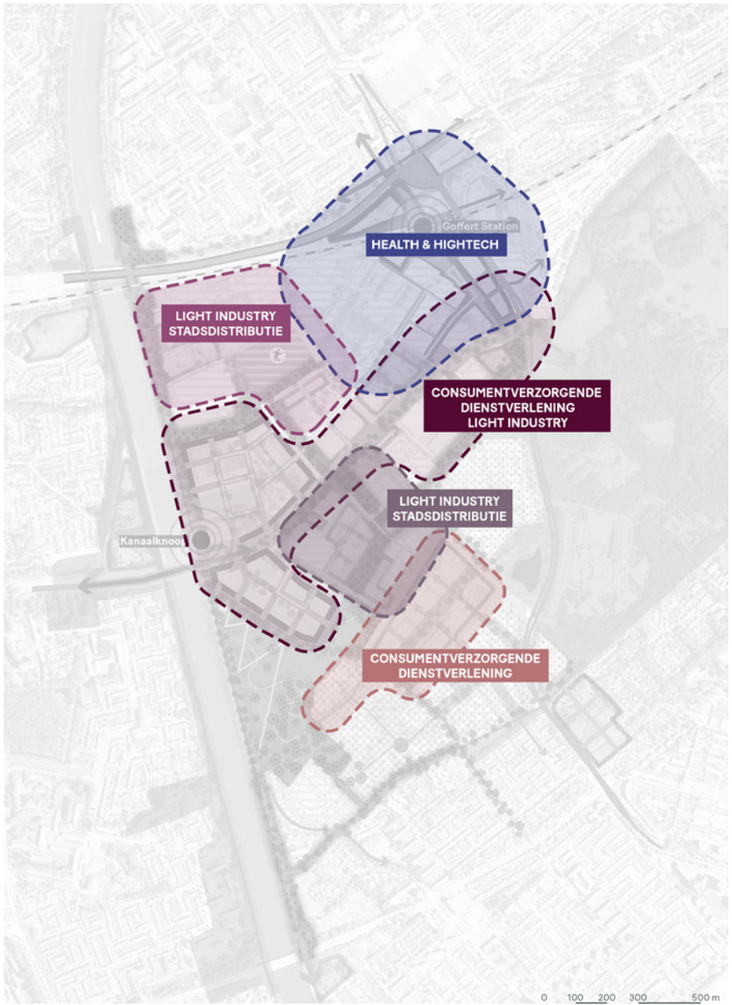
Onderliggend aan de ruimtelijke hoofdstructuur en uitgangspunten liggen programmatische invullingen die hun beslag leggen op gebieds typeringen en dichtheden. In de ontwikkelvisie is rekening gehouden met verschillende FSI dichtheden die passend zijn voor de verschillende deelgebieden. FSI staat voor Floor Space Index en is een getal wat staat voor het ratio gebouwd vloer oppervlak in relatie tot het gebiedsoppervlak.

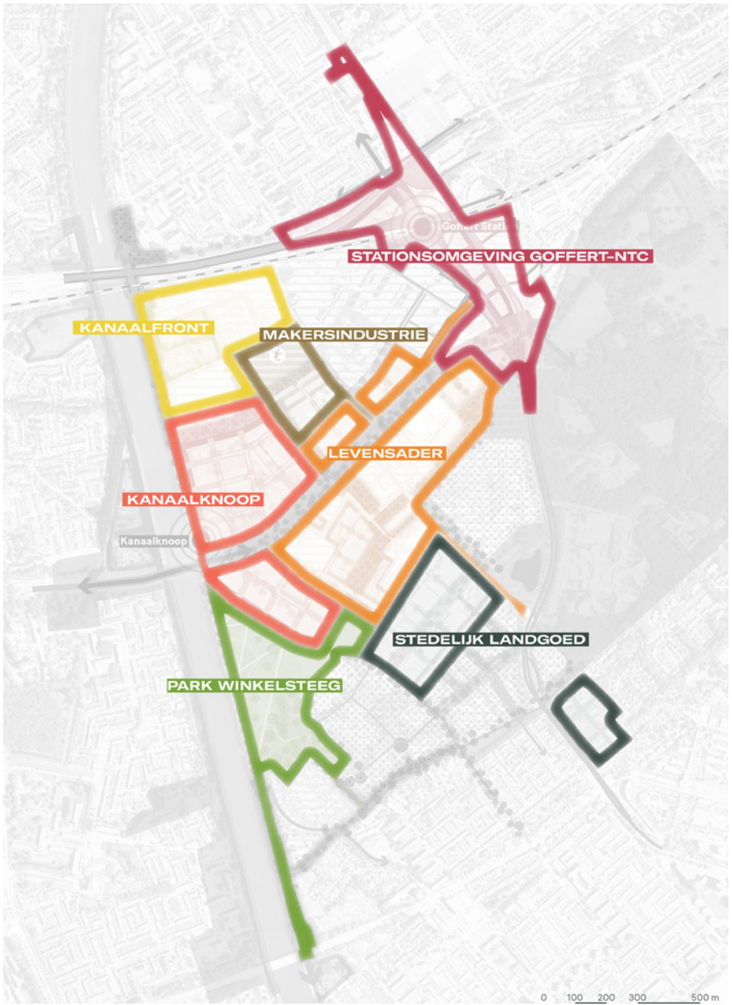
Naast de dichtheden zijn verschillende vormen van werken en wonen vastgesteld en is de voorkeurs mix daarvan per deelgebied in beeld gebracht.

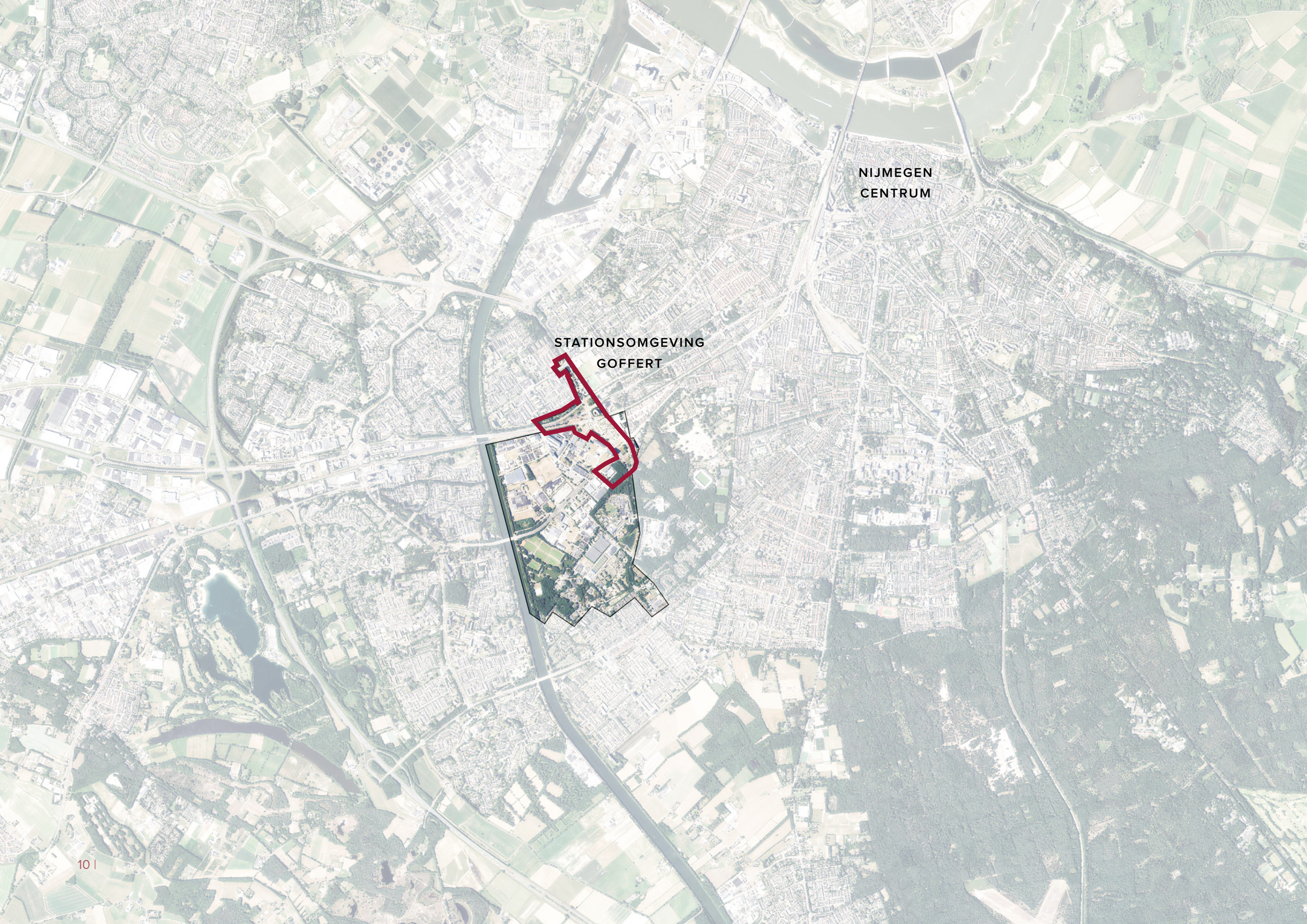
- Wonen
- Maatschappelijke voorzieningen
- Consumenten dienstverlening
- Light industry
- Health & high tech
- Stadsdistributie

De verschillende mix van het type werken en wonen zorgt voor gebiedseigen identiteit binnen de ontwikkeling van Winkelsteeg. Ook zorgt dit ervoor dat bestaande bedrijven kunnen blijven en aanvullend werkprogramma past binnen de verschillende sectoren. De combinatie van ruimtelijke hoofdstructuren, ankerpunten, wenselijke dichtheden en de mix tussen werken en wonen vertaald zich naar verschillende deel (ontwikkel) gebieden binnen Winkelsteeg.








NIJMEGEN
CENTRUM
STATIONSOMGEVING
GOFFERT

2. Stationsomgeving Goffert

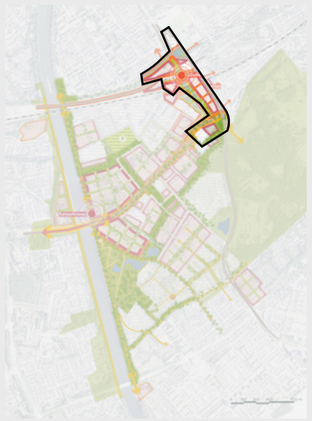
A. Stedenbouwkundige concept uitwerking

Voor de gebiedsontwikkeling van Winkelsteeg zijn stedenbouwkundige concept uitwerkingen gemaakt. Dit om te kunnen bepalen of de toekomstplannen voor werken en wonen uit de Ontwikkelvisie Winkelsteeg passen in het gebied. In de Ontwikkelvisie Winkelsteeg is aangegeven waar ruimte is voor diverse vormen van werken, (hoogstedelijk) wonen, mobiliteit, bewegen, sport, groen en klimaatadaptieve maatregelen. Al deze facetten zijn opgenomen als kaders voor de gebiedsontwikkeling Winkelsteeg,

De stedenbouwkundige concept uitwerking is nog niet het daadwerkelijke plan dat wordt uitgevoerd, maar het geeft wel een reëel beeld van wat er mogelijk is. De kaders uit de Omgevingsvisie en de bovengenoemde kaders uit de Ontwikkelvisie Winkelsteeg zijn vertaald naar een ruimtelijk ontwerp waar tot nieuwe inzichten is gekomen zonder de ontwikkelprincipes te veranderen. Deze Stedenbouwkundige concept uitwerking dienen als ondergrond voor de vastgelegde bestemmingen in dit bestemmingplan.

ONTWIKKELVISIE

Raamwerk en programatische verkenning





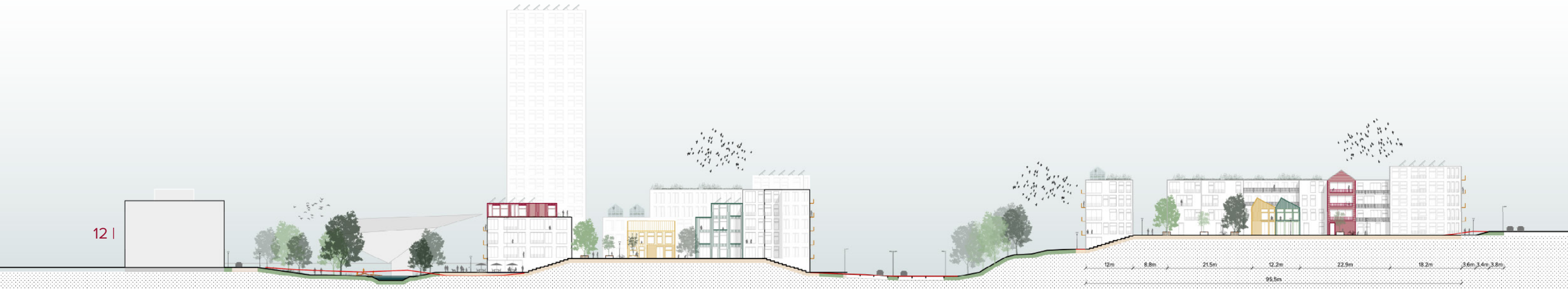
STEDENBOUWKUNDIGE VERKENNING

Ruimtelijke uitwerking, plan optimalisatie en Beeldkwalteit





Een mogelijk silhouette van het stationsgebied. Een spel van hoogtes en laagtes, ook in de gebouwen. Een grote mix aan typologiën, korrelgroottes en meerdere niveau's van openbaarheid en gebruik van de openbare ruimte.



Stationsomgeving Goffert is een plek waar werken, wonen en OV samenkomen in een hedendaagse leefomgeving. Om ruimte te generen voor deze ontwikkeling worden de wegen van de Neerbosscherweg en de Graafseweg naar elkaar toe gebracht. Er ontstaat ten zuiden van het NS-station Nijmegen Goffert ontwikkelruimte op het huidige parkeerterrein, ten noorden ontstaat er ruimte direct aan het station door de verlegging van de Graafseweg. Het te ontwikkelen gebied wordt gekenmerkt door aan de buitenkant de verlegde infrastructuur en aan de nieuwe binnenkant een groen(stations) plein welke een ruimtelijke schakel vormt tussen de wijk Neerbosch-Oost en het stadspark De Goffert. De ruimtes worden omsloten door een divers woonprogramma met plek voor Health en Hightech werklocaties in de plinten en op voorzieningen. Ook de geplande moskee wordt onderdeel van de voorzieningen. Door variatie in bouwhoogtes toe te staan ontstaat er een speels stedenbouwkundig ensemble, dat de herkenbaarheid van de plek en de OV-knoop zal benadrukken.

De bouwhoogtes zijn een logische reactie op de omgeving; er wordt rekening gehouden met een passende hoogte in relatie tot Neerbosch-Oost. Woontorens staan nabij het station en voor het bestaande 52-Nijmegen gebouw. Het bestaande 52-Nijmegen gebouw blijft het hoogste gebouw in de Stationsomgeving. De woondichtheden zijn gebaseerd op het bouwblok-principe waar aan de binnenkant collectieve ruimtes zijn ingepast die in de luwte van geluid, verkeer en het stationsplein liggen. Parkeren wordt deels mogelijk gemaakt onder de woonblokken en in een parkeer-hub. Zo wordt een zo klein mogelijk grondoppervlak gebruikt en staan auto’s niet in het zicht. De ontsluiting voor autoverkeer vindt plaats langs de randen van het bebouwde gebied. Enkel voor het bezorgen van pakketten, bevoorrading en de afvaldienst kan verkeer over het stationsplein rijden. Voor fietsers en voetgangers is hierdoor het gebied veilig en autoluw. Deze autoluwe zone zorgt er tevens voor dat er voldoende ruimte is voor verschillende buitenplekken met groen voor ontmoeten, sport en spel. De groene openbare ruimte zorgt voor een logische verdeling in wateropvang. Zo helpt het de wateroverlast voorkomen bij hevige regenval en overmatige hitte tijdens lange periodes van droogte. Ook worden daken ingezet voor wateropvang.



Plankaart Stedenbouwkundige concept uitwerking 2022



Zicht over de stationsvallei vanaf de NovioTech Campus

A.1 de Stationsvallei

De verbindende structuur van het plan is de station vallei, ook wel het stations plein. Deze verbind het Goffertpark met het station Goffert en Neerbosch Oost. De kernwaarde van deze route is dat deze auto luw is en geoptimaliseerd is voor fietsers, voetgangers, ecologie en klimaat adaptatie. Waar mogelijk worden verkeersstructuren van elkaar gescheiden, dit gebeurt bijvoorbeeld rondom het station waar ruimte is voor een groen-pleindeel, een voetgangersdeel en een fietsroute. De verbinding met het Goffertpark wordt mogelijk gemaakt door twee onderdoorgangen. die op maaiveld onder de Nieuwe Dukenburgseweg en de Neerbosscheweg doorlopen. De verbinding met Neerbosch Oost wordt mogelijk gemaakt door een tunnel onder de Graafseweg.

A.2 Bouwblokken

De bouwblokken hebben een dynamisch daklandschap en collectieve binnenruimtes. Dat wil zeggen dat de bouwhoogtes variëren tussen 4 en 25 bouwlagen. Het overgrote deel van de gebouwen heeft een maat die past bij de omgeving, dit betekendt hoogtes tussen de 4 en de 8 lagen. Op de hoekpunten bij het station en voor het 52-Nijmegen gebouw is ruimte voor hogere opbouw mogelijkheden tot 75 en 80 meter. Door de wisseling van bouwhoogtes en het spel van verschillende rooilijnen ontstaan bouwblokken die speelser in de openbare ruimte staan. Hierdoor ontstaan omsloten en veilige ruimtes die dienen als pleinen, groen en collectieve binnenruimtes.

Tussen de nieuwe gebouwen waar zal worden gewoond en gewerkt, wordt een moskee voorzien. De moskee krijgt een specifieke maatschappelijke bestemming: Maatschappelijk - Islamitisch Cultureel Centrum. De hoogtes van de bouwblokken worden afgestemd op de vormgeving van de moskee waardoor deze logisch en in verhouding verlopen.







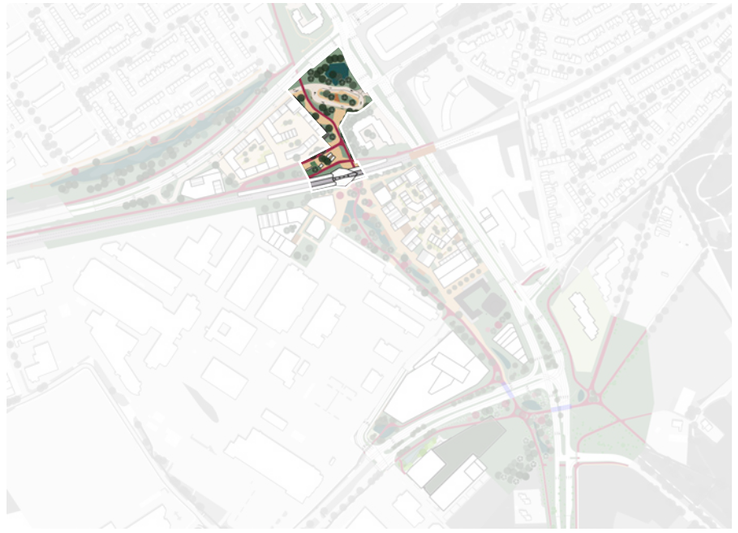
Zicht over Het ov-plein en het stationsplein

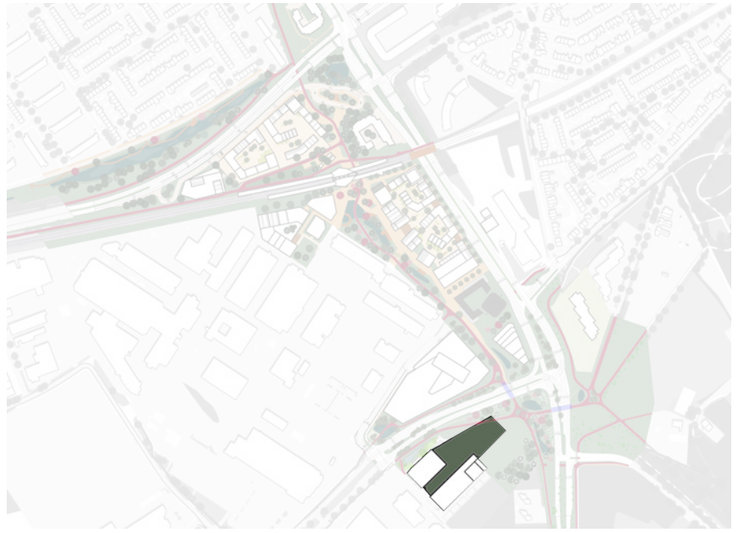
A.3 OV-knoop

In de huidige situatie liggen de bushaltes verspreid langs de verschillende banen van de Graafseweg en de Neerbosscheweg. Het samenvoegen van de rijbanen in beide richtingen voor beide wegdelen leidt tot een optimalisatie in de vindbaarheid van de halteringsplekken van de bussen. Er ontstaat namelijk ruimte in de oksel van de kruising Graafseweg- Neerbosscheweg aan de Stations zijde om de buslijnen op één plek te laten halteren. De combinatie met het treinstation Goffert, fietsparkeerplekken, parkeergarages en de bushalteringsplekken dicht bij elkaar zorgt ervoor dat er een OV-knoop ontstaat waar overstap op verschillende vervoersmodaliteiten eenvoudig en veilig is.

A.4 Zwembad, sporthal en wonen

Op de hoek van de Neerbosscheweg en de Nieuwe Dukenburgseweg tegenover het 52-Nijmegen gebouw wordt het zwembad met sporthal gesitueerd. De combinatie van verschillende baden, sporthal, ondersteunende faciliteiten en een deel wonen zorgt voor een massa die wat grondgebruik betreft vergelijkbaar is met die van 52-Nijmegen. Door deze massa op deze plek te situeren ontslaat er een samenspel van bouwhoogtes en geveluitstraling een landmark en een passend poortgebaar tussen de Goffert en Winkelsteeg.





A.5 Voetgangers

Het overgrote deel van het binnen gebied is autoluw ingericht. Voetgangers hebben op het stationsplein eigen verkeersruimte omdat het fietspad losligt. Zowel de verschillende plekken in de openbare ruimte als de collectieve binnenhoven zijn goed bereikbaar evenals de gebouwde voorzieningen. Voetgangers kruisen nauwelijks autoverkeer doordat knooppunten ongelijkvloers of gescheiden van autowegen zijn. De verbinding met het OV is optimaal door de OV knoop waar de trein, bussen, fiets parkeren en K+R dicht bij elkaar gesitueerd zijn.



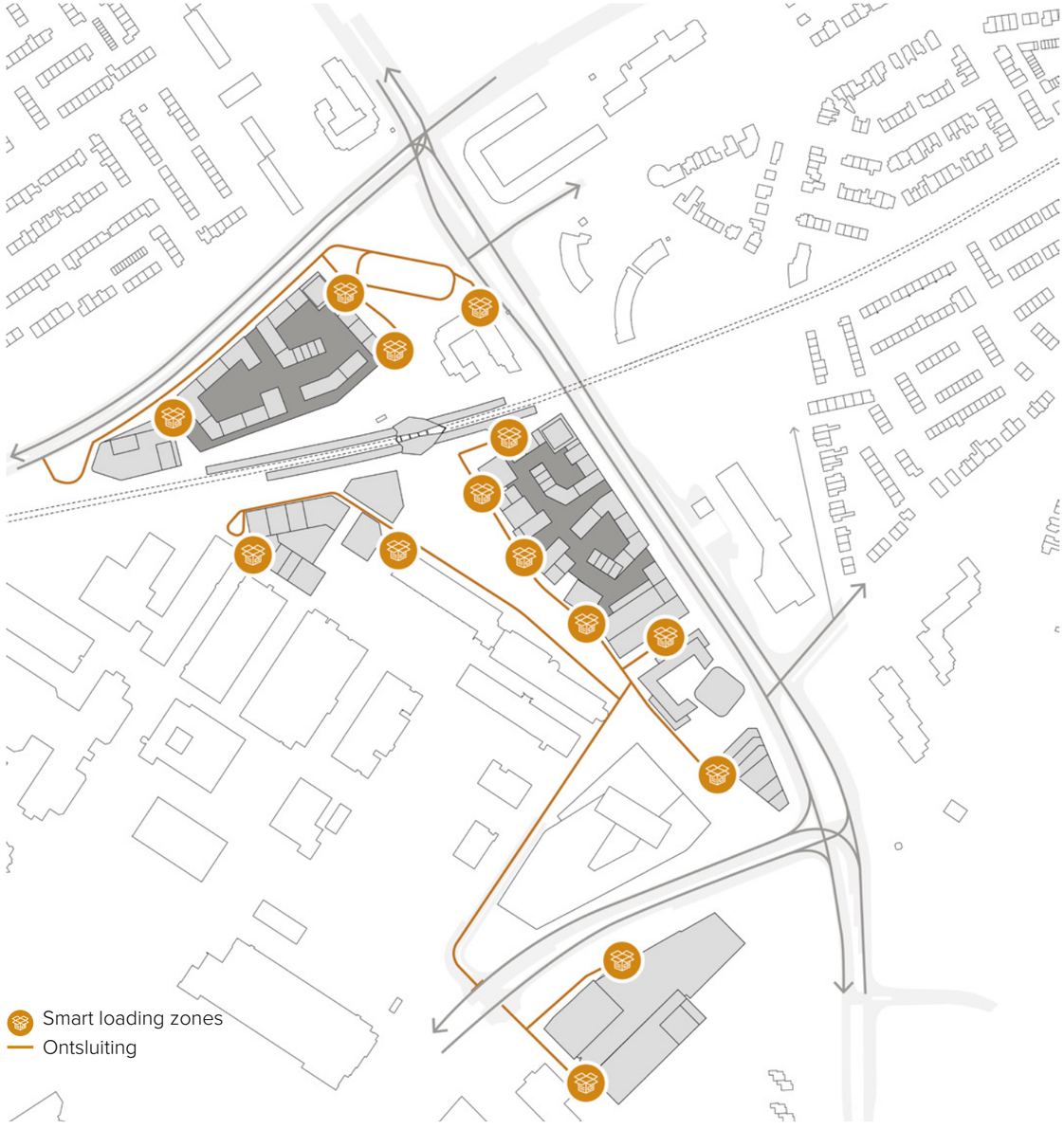
A.6 Fietsers

Het stationsgebied is goed bereikbaar voor fietsers. Het is naast een knooppunt ook een doorgang naar Neerbosch Oost, Goffertpark, het centrum, Winkelsteeg of Dukenburg. Fietsers fietsen ongehinderd doordat de kruisingen ongelijkvloers zijn uitgevoerd. Ook ligt het fietspad zoveel mogelijk los van de voetgangers ruimte zodat fietsen op snelheid geen gevaarlijke situaties oplevert. Rondom de bouwblokken en het station worden fietsparkeer voorzieningen veelvuldig ingepakt zodat het gebruik van de fiets wordt gestimuleerd.



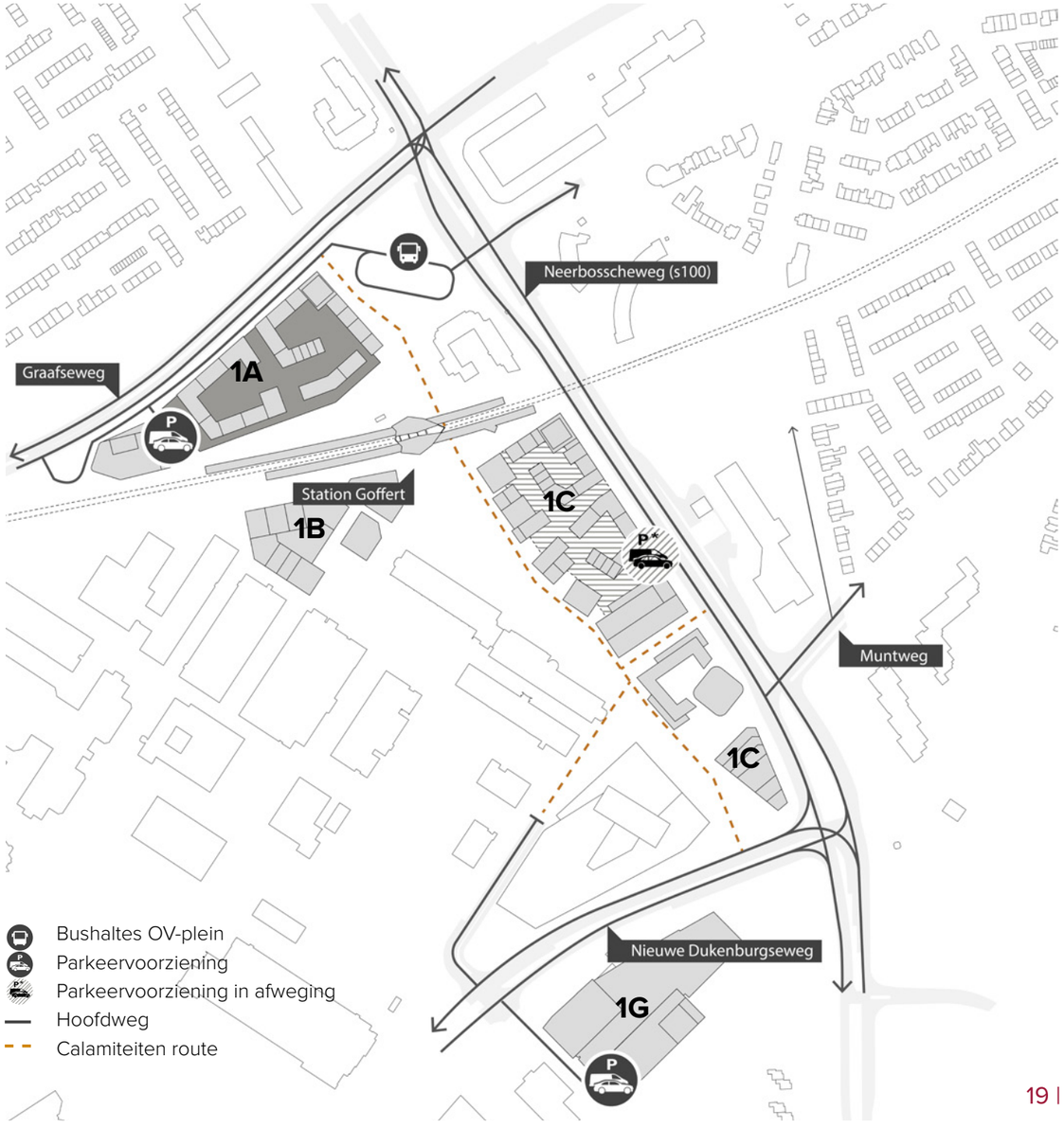
A.7 Logistiek

De bouwblokken, waar zowel wonen als voorzieningen in zitten, zijn voor logistiek bereikbaar via de Graafseweg en de Halfgeleiderweg. Logistiek kan in vooraf bepaalde tijdsloten het plein betreden om producten af te leveren. Er wordt in de planuitwerking duidelijk aangegeven wat plekken zijn waar wagens en busjes goederen kunnen afleveren.



A.8 Gemotoriseerde voertuigen

Het gemotoriseerde verkeer wordt voornamelijk aan de buitenzijden van het plan gehouden. Ook de ontsluiting van de bouwblokken en parkeervoorzieningen is aan de buitenzijden gehouden. Aan de Graafseweg is een afslag van waar parkeervoorzieningen en het OV-plein bereikbaar is voor personenauto's, OV en Logistiek. Al het parkeren van 1C wordt in 1A gesitueerd. Mocht er in de toekomst, gewenst door omstandigheden, toch parkeren op 1C nodig zijn, dan zal het mogelijk maken ervan onderzocht worden. Nood- en hulpdiensten kunnen het plein ten alle tijden betreden waardoor de bouwblokken goed bereikbaar zijn.



A.9 Klimaatadaptie, hemelwateroverlast

Het gebied ligt op een helling waardoor hemelwater automatisch naar het noorden stroomt. Ter hoogte van de Moskee is een knip, hier stroomt het water juist de andere richting op. In de plannen is rekening gehouden met het opvangen en het vertragen van de hemelwaterafvoer. Daardoor ontstaat er geen grote stroom heuvel afwaarts en wordt water geïnfiltreerd in de ondergrond. De bouwblokken spelen een belangrijke rol in het tijdelijk opvangen en bergen van hemelwater.



A.10 Programma

Wonen

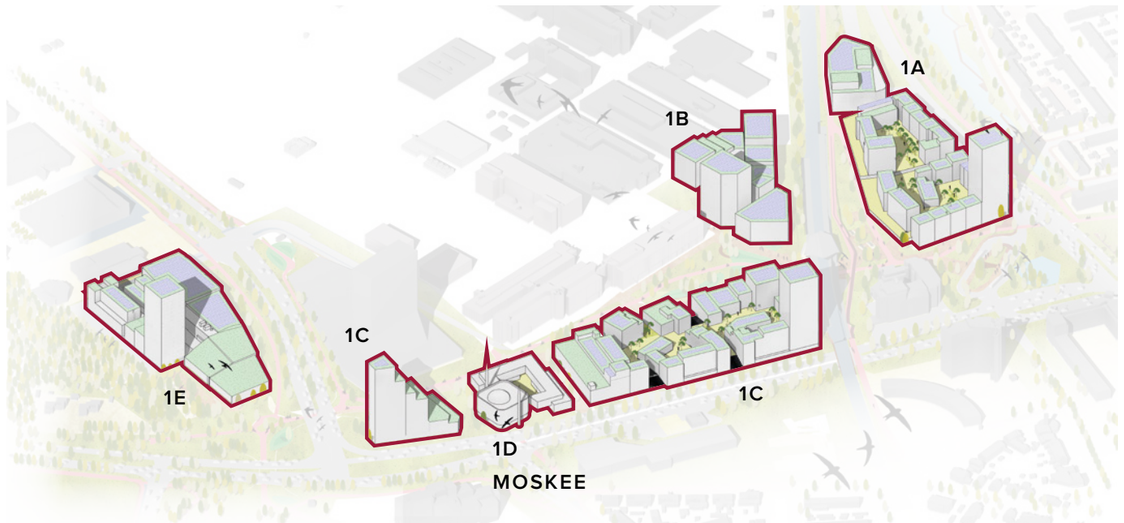
Stationsomgeving Goffert wordt een woon-werkomgeving met een hoogstedelijk karakter rondom een ov-knooppunt. Alle woningen zullen worden gerealiseerd in appartementen.
Het woonprogramma focust zich in Stationsomgeving op het betaalbare segment: circa 49% sociale huur, 26% middeldure huur, 20% betaalbare koop tot NHG en 5% dure koop.

Bedrijvigheid

Het programma bedrijven betreft circa 38.588 m^2 bvo. Er wordt enkel (lichte) bedrijvigheid toegestaan die in het kader van functiemenging mogelijk is. Daarbij wordt ingezet om deels aan te sluiten bij de huidige bedrijvigheid die zich richt op health en high tech.

Voorzieningen

Het programma voorzieningen bevat 25.300 m^2 bvo. Hierin zijn maatschappelijke, detailhandel, horeca en overige voorzieningen voorzien. De moskee, een zwembad met een sporthal zijn onderdeel van de maatschappelijke voorzieningen.



Programmatabel:

	Woningen (aantal)	Short stay (aantal)	BVO (m^2) Smart Indusrty	BVO (m^2) Cons. diensverl.	BVO (m^2) Maats. voorz.
Totaal	1.137	92	38.588	3.940	21.360
1.A	382	92			
1.B			29.974		
1.C	574		4.271	3.940	60
1.D					7.500
1.E	181		4.343		13.800

Biodiversiteit



Klimaatadaptatie water en droogte



Klimaatadaptatie hittestress



Spelen, bewegen, sport & ontmoeten



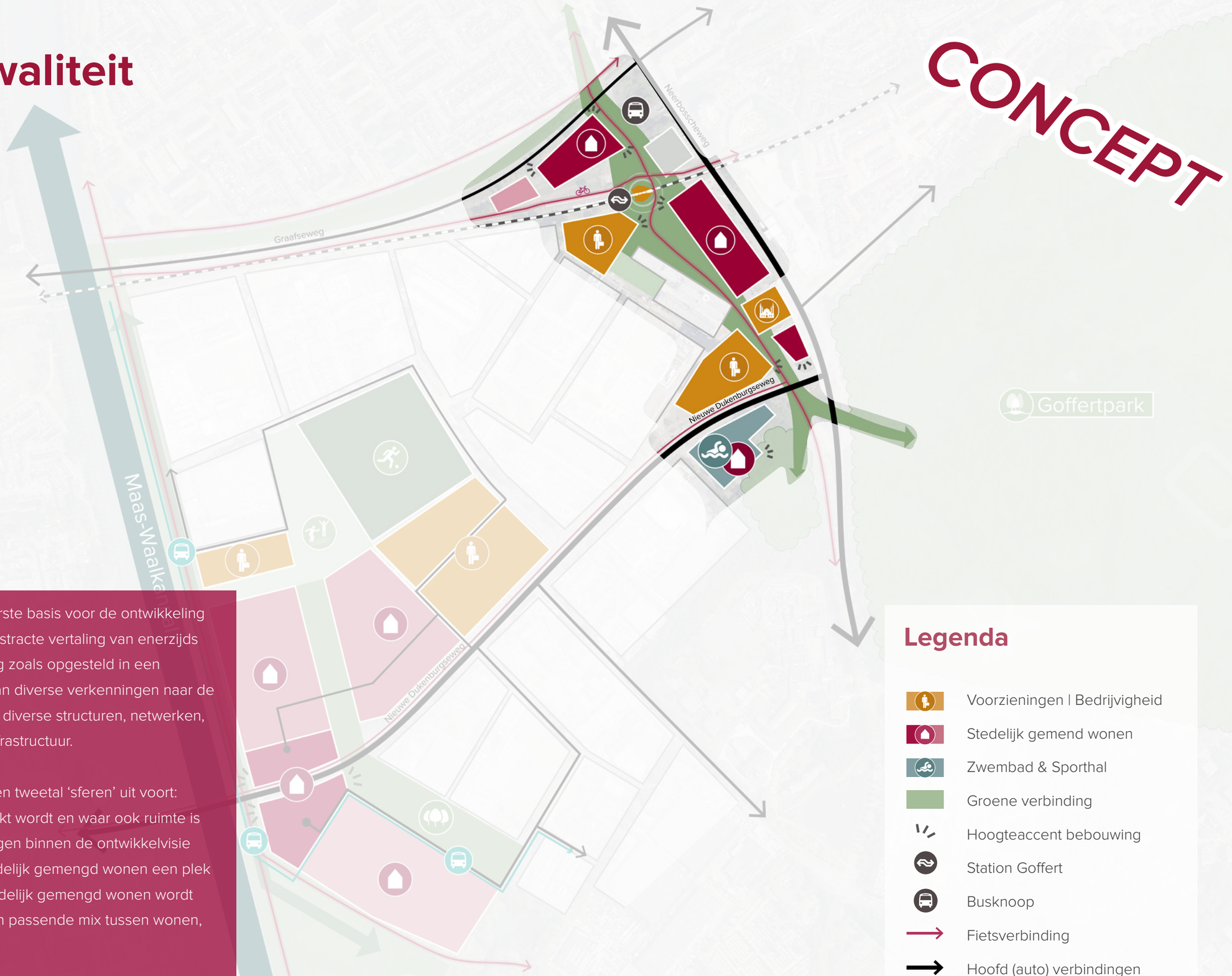
Cultuurhistorie & archeologie



Ontsluiting



B. Beeldkwaliteit
CONCEPT



De ‘**sferenkaart**’ vormt de eerste basis voor de ontwikkeling van Winkelsteeg en is een abstracte vertaling van enerzijds de ontwikkelvisie Winkelsteeg zoals opgesteld in een eerdere fase en anderzijds van diverse verkenningen naar de plaatsing en maatvoering van diverse structuren, netwerken, ontwikkelvelden, groen en infrastructuur.

Op hoofdlijnen komen hier een tweetal ‘sferen’ uit voort: gebieden waar primair gewerkt wordt en waar ook ruimte is voor allerlei typen voorzieningen binnen de ontwikkelvisie en gebieden waarbinnen stedelijk gemengd wonen een plek krijgt. In de gebieden met stedelijk gemengd wonen wordt nadrukkelijk gezocht naar een passende mix tussen wonen, werken.

Legenda

- Voorzieningen | Bedrijvigheid
- Stedelijk gemend wonen
- Zwembad & Sporthal
- Groene verbinding
- Hoogteaccent bebouwing
- Station Goffert
- Busknoop
- Fietsverbinding
- Hoofd (auto) verbindingen

CONCEPT

Stationsgebied Goffert: van verkeersknoop naar groene schakel tussen Station Goffert, het Goffertpark, Winkelsteeg en de buurten aan de noordzijde van het stationsgebied.

DE LAGEN VAN HET STATIONSGEBIED

Voor het stationsgebied wordt stevig ingezet op een groene dooradering van het gebied tussen de Nieuwe Dukenburgseweg en de Graafseweg: de ‘stationsvallei’. Dit wordt mogelijk door de bundeling van de rijbanen van de Neerbosscheweg. Het stationsgebied speelt hiermee een belangrijke rol in het bevorderen van de biodiversiteit door het realiseren van netwerken op hoofdstructuurniveau, maar ook in de berging van regenwater.

Naast het groene raamwerk wordt het stationsgebied ook een spil in het voetgangers- en fietsersnetwerk van, door en naar Winkelsteeg en het station. Beide netwerken krijgen ruim baan en bieden, bijvoorbeeld, een directe en prettige verbinding tussen het Goffertpark en de buurten aan de noordzijde van het station.

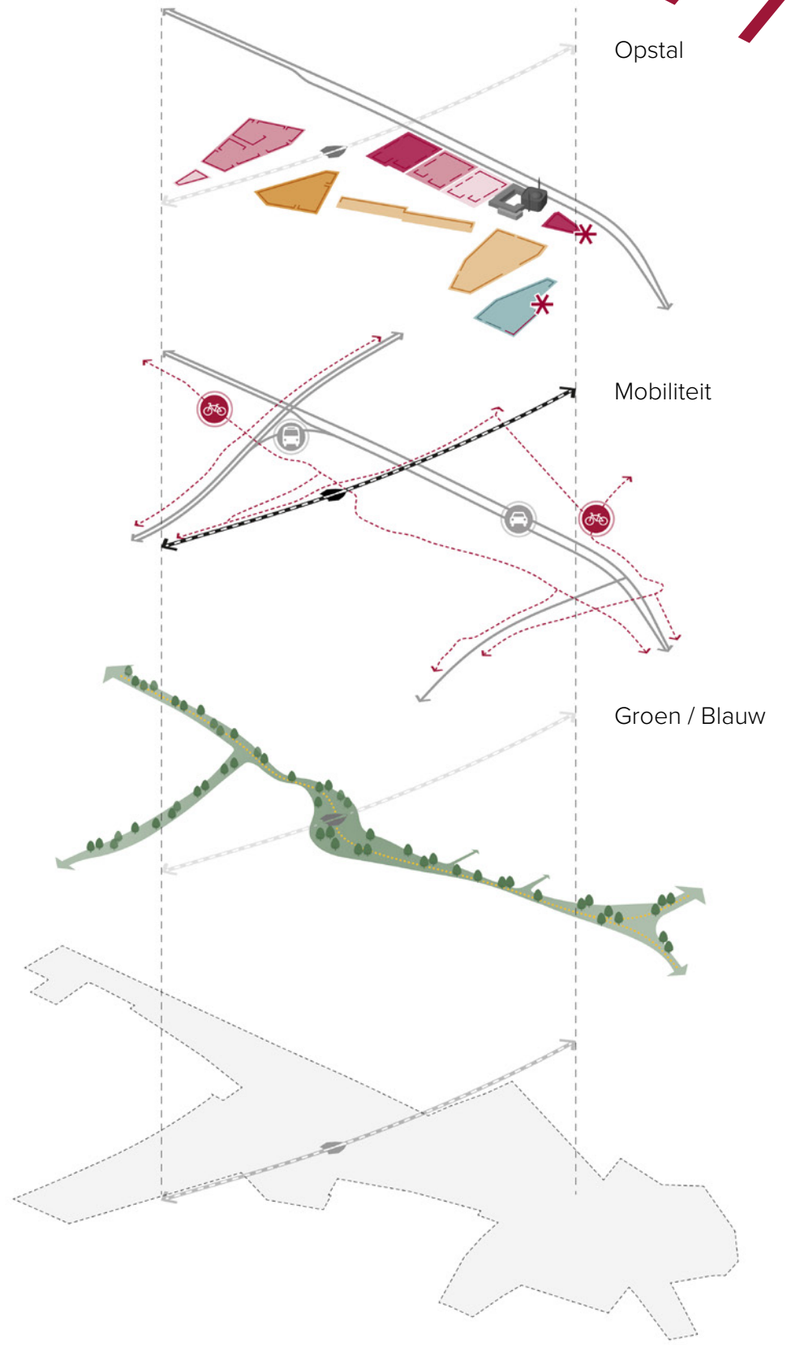
Rust en reuring wisselen elkaar af in het stationsgebied. Rust in en rondom het groene raamwerk waar wordt voorzien in een goede mix van wonen en werken, reuring in en rondom de drukkere gebieden waar vooral wordt gewerkt en ook wordt voorzien in bijvoorbeeld een kleine horecavoorziening. Wonen vindt vooral plaats in de te ontwikkelen blokken rondom compacte en rustige pocketparcs. Reuring is er ook vanaf het spoor, vanuit de industrie en vanuit de Neerbosscheweg. De grote groene dooradering en de groene compacte ruimtes vormen de noodzakelijke tegenhangers voor deze drukte. Voldoende woonkwaliteit binnen een gebied dat qua geluid onder druk staat is het uitgangspunt.

DE INDELING VAN HET STATIONSGEBIED

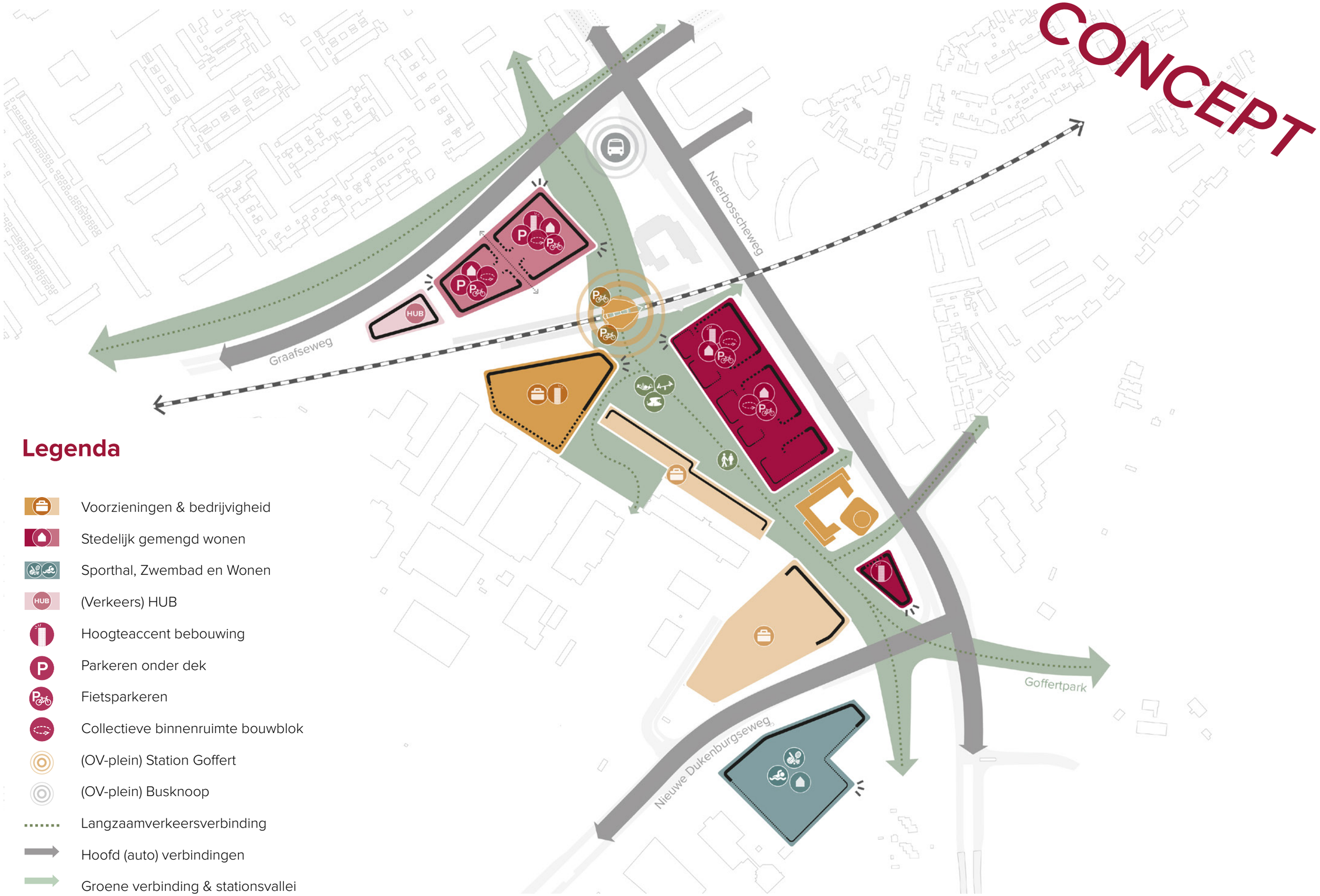
Van noord naar zuid wordt voorzien in een samenspel van diverse ontwikkelvelden. De ontwikkelvelden aan de Graafseweg en de Neerbosscheweg betreffen voornamelijk stedelijke woonblokken met daarin kleinschalige voorzieningen. De architectuur en menselijke maat binnen de blokken zorgen voor een prettig woonklimaat. Een dieprode kleur van de ontwikkelvelden suggereert een hoge mate van stedelijkheid, welke zich over de aansluitende ontwikkelvelden geleidelijk afbouwt. Aan de zijde van NXP en aan de zuidkant van de Nieuwe Dukenburgseweg wordt ingezet op voorzieningen met kantoren en een nieuw te ontwikkelen zwembad. De ontwikkeling van het zwembad wordt gecombineerd met een sporthal en woningbouw. Parkeren wordt opgelost in een tweetal verkeershubs met een levendige plint. Aan de noordzijde van het station wordt een nieuw busknooppunt ontwikkeld. Het stationsplein wordt ook opnieuw vormgegeven, waarbij het groene karakter voorop staat.

LEESWIJZER

Allereerst wordt stilgestaan bij de belangrijkste principes van de openbare en collectieve ruimtes in en rondom het stationsgebied. Vervolgens wordt gekeken naar de bouwblokken die een plek gaan krijgen in dit gebied. Als afsluiting komen de parkeerhubs aan bod.



CONCEPT



Legenda

- Voorzieningen & bedrijvigheid
- Stedelijk gemengd wonen
- Sporthal, Zwembad en Wonen
- (Verkeers) HUB
- Hoogteaccent bebouwing
- Parkeren onder dek
- Fietsparkeren
- Collectieve binnenruimte bouwblok
- (OV-plein) Station Goffert
- (OV-plein) Busknoop
- Langzaamverkeersverbinding
- Hoofd (auto) verbindingen
- Groene verbinding & stationsvallei

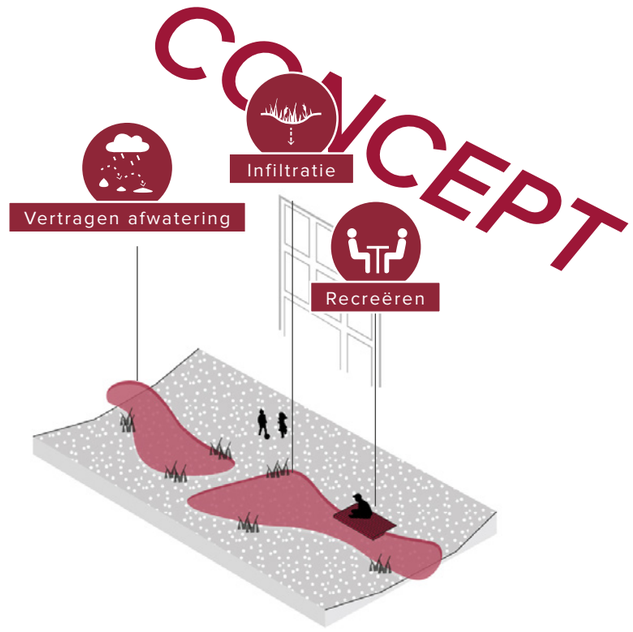
B.1 Stationsvallei

De stationsvallei vormt de ruggengraat van het stationsgebied en heeft de volgende eigenschappen en doelen:

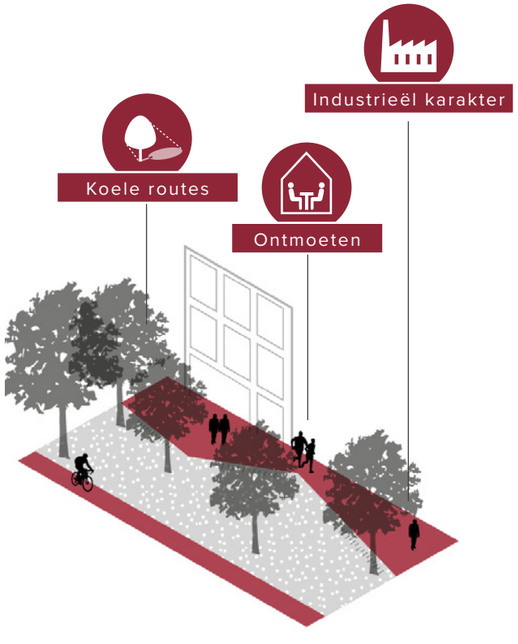
- Groene verbinding tussen station en Goffertpark;
- Recreëren en ontmoeten in de autoluwe stationsvallei (C);
- Zichtbare oppervlakkige en vertragende afwatering en waterberging (A);
- Klimaatadaptieve inrichting en biodiversiteit als leidend principe (op systeemniveau) (B);
- Gericht op verkoeling op warme dagen;
- Geschikt als bijvoorbeeld lunchrondje voor (toekomstig) personeel en NTC medewerkers (A,B,C);
- Winkelen, horeca, wonen en werken komen hier samen;
- Belangrijke loop- en fietsas ten tijde van evenementen in het Goffertpark/stadion (C, volgende pagina).

De beelden aan de rechterzijde geven een mogelijke sfeerimpressie van de inrichting van de openbare ruimte. In de stationsvallei is geen sprake van permanent water, alleen bij (extreme) buien is sprake van oppervlaktewater in de vallei. Het doel van de beelden is vooral een sfeerimpressie en ambitie van het gebruik van deze openbare ruimte.





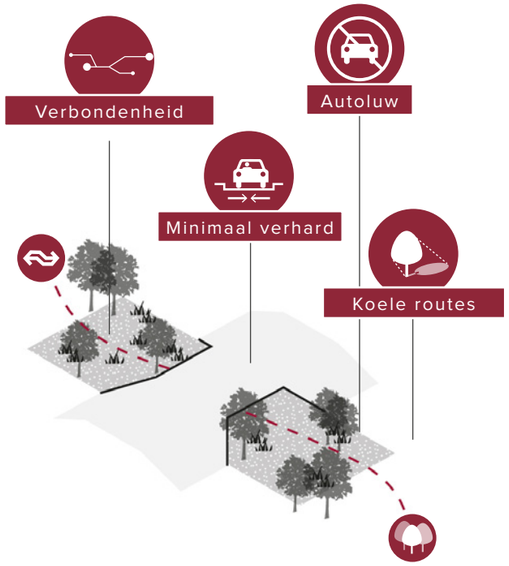
Water als tast- en zichtbaar element in de Stationsvallei



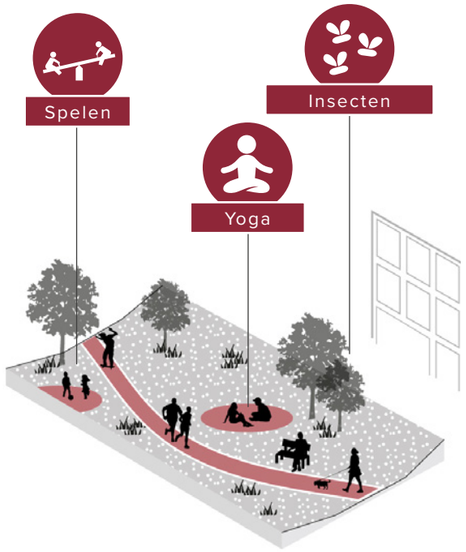
Asymetrisch profiel



Ruimte voor mens en dier



Groene verbinding tussen station en Goffertpark



Recreëren en ontmoeten in de Stationsvallei


A.


B.

CONCEPT


C.

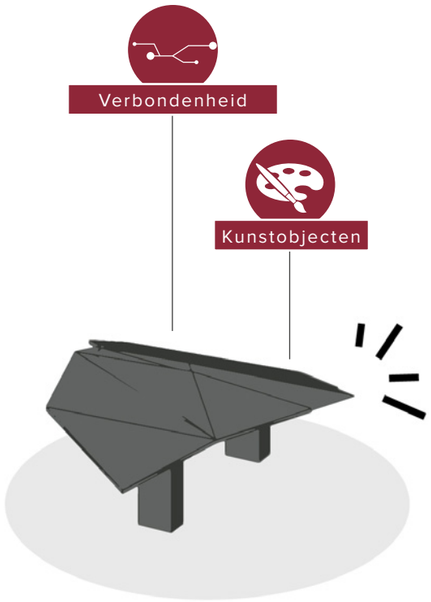
B.2 OV-plein

Het OV-plein vormt het toekomstige logistieke hart van Winkelsteeg. De bussen gaan hier halteren en het stationsplein krijgt een focus gericht op voetgangers en fietsers. De tunnel onder het spoor vormt een integraal onderdeel van de herinrichting van de openbare ruimte. De volgende uitgangspunten gelden als leidend principe:

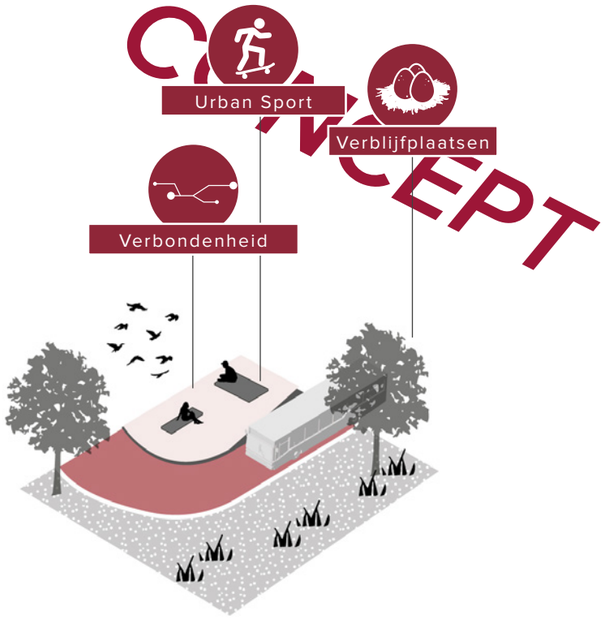
- De focus op de inrichting ligt bij de voetgangers en fietsers, waarbij logistiek zo functioneel mogelijk een plek krijgt (bussen);
- Groen vormt een integraal onderdeel van de ontwerpopgave. De inrichting begint dan ook met een groene onderlegger waar vervolgens verharding een plek in krijgt;
- Routes naar en van het station worden herkenbaar en direct vormgegeven. Het doel is dat het OV of de fiets een aantrekkelijkere optie wordt dan de auto;
- Fietsparkeerplekken worden zorgvuldig ingepast, zowel rondom het station (omzoomd door hagen) als in de gebouwen;
- Het fietsparkeren wordt logisch gepositioneerd naast het station/de bushalte;
- De bushaltering vindt plaats in een groene en prettige setting.

De beelden aan de rechterzijde geven de mogelijke wijze weer waarop een OV-plein, tunnel, groen en mobiliteit integraal zijn ontworpen.

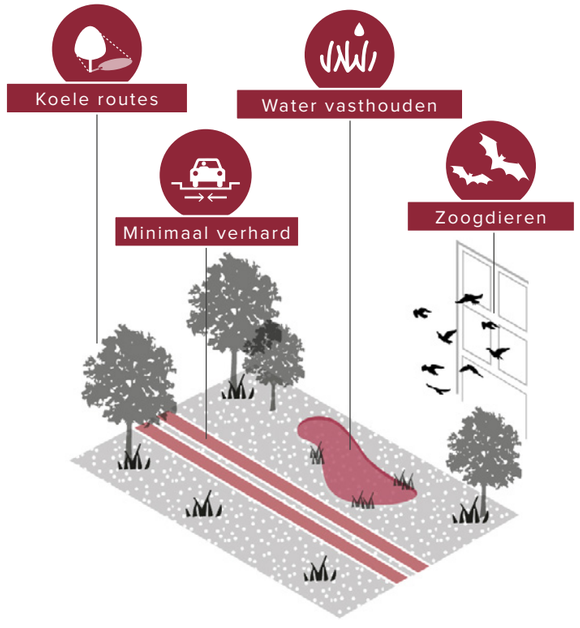




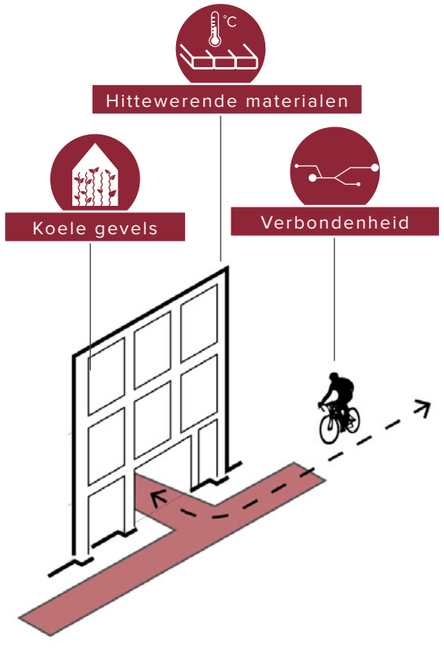
Stationsgebouw als herkenbaar accent



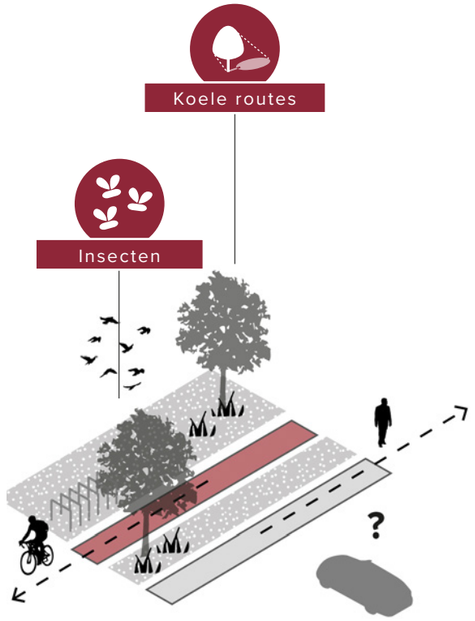
Bushaltering in het groen



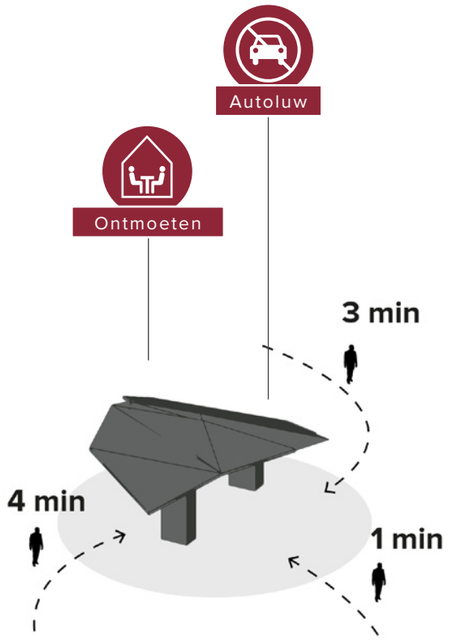
Minimale verharding



Inpandige fietsparkeeroplossing



Autoluwe inrichting



Minimale loopafstand tot station







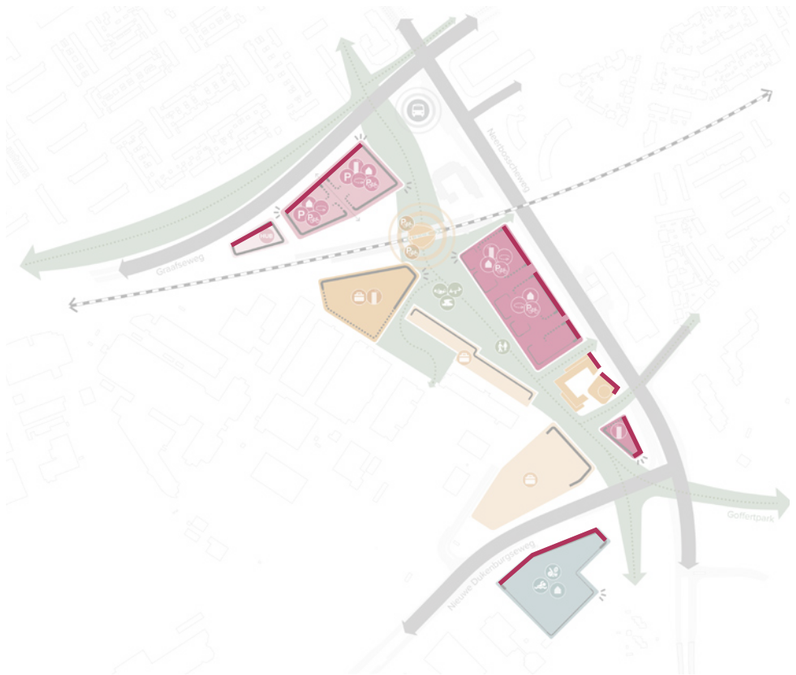
Bron: Karres en Brands - Effekt, Roskilde Denemarken

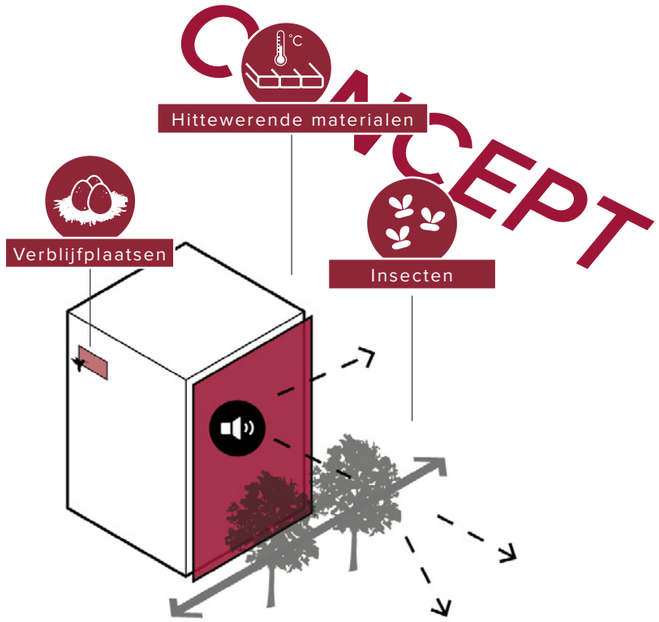
B.3 Verkeersranden

De locatie wordt begrensd door diverse geluidsgenererende bronnen, zoals het spoor, de Graafseweg en Neerbosscheweg. Het oplossen van deze geluidsproblematiek vormt een integraal onderdeel van de uitwerking van de architectuur en dient zorgvuldig te gebeuren. De beeldkwaliteit gaat uit van de volgende principes:

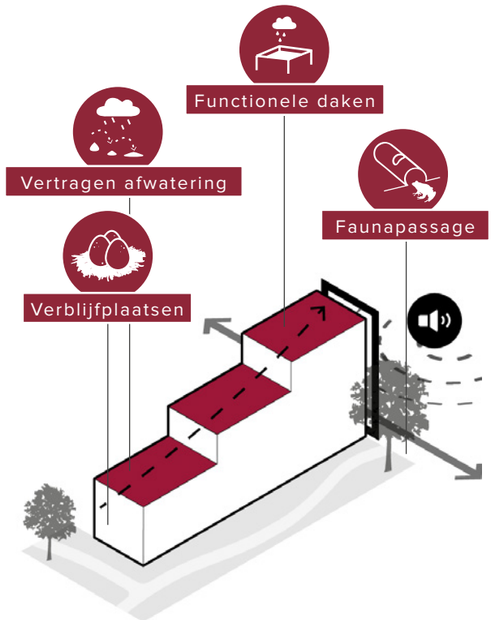
- Om een groot deel van deze geluidshinder af te vangen richting het binnengebied is gekozen voor een 5 tot 7-laagse oplopende massa en dus wanden (A);
- Door een ander programma dan wonen aan de meest belaste zijdes te plaatsen neemt de noodzaak voor het bedenken van oplossingen af;
- Voordeuren in combinatie met een galerij is een mogelijke oplossing. De galerij vormt een integraal onderdeel van de architectuur (B);
- Portieken en loggia's vormen een welkome afwisseling in relatie tot de galerijen. Een 'menselijke' korrel vormt het uitgangspunt;
- Trappen dienen als natuurlijke overgang en schakel tussen reuring en rust (openbaar en collectief).

De beelden rechts laten zien dat een afwisseling in korrel, materialisatie en differentiatie tussen ontsluitingstypes gewenst is. Door ook diverse oplossingen op het gebied van geluid te combineren ontstaat een afwisseld gevelbeeld en worden lange wanden in de beeldentaal voorkomen.

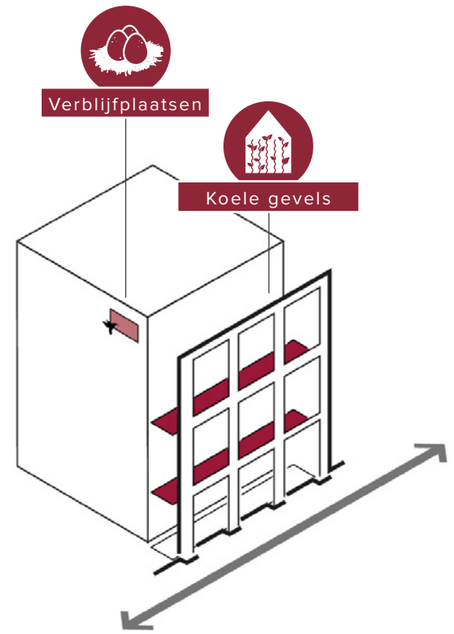




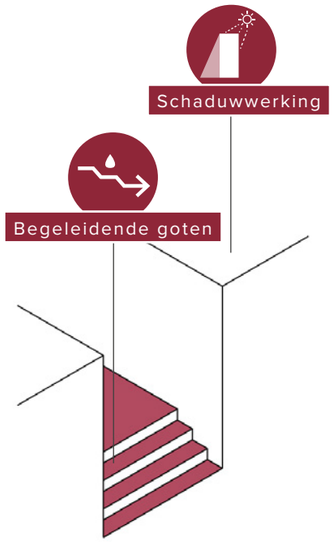
Geluid afvangen door wandvorming en bomen



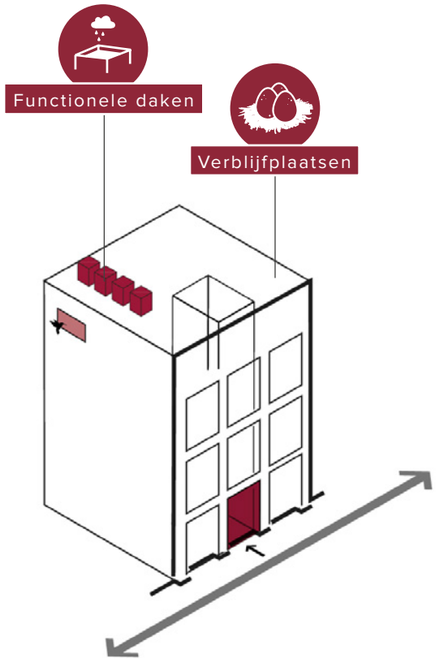
Differentiatie in hoogte



Galerij als onderdeel van architectuur



Trap als schakel tussen privé & semi-openbaar



Entree via een portiek en loggia’s


A.


B.



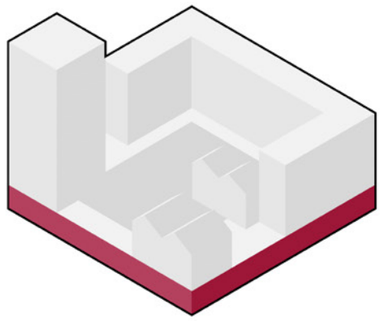
C.

CONCEPT

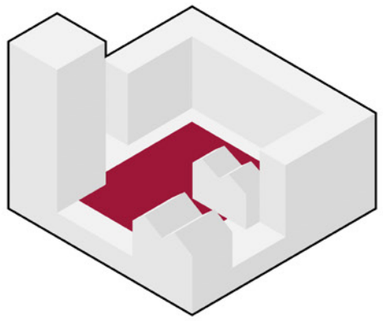
B.4 Het bouwblok

Het stationsgebied bestaat hoofdzakelijk uit een aantal samengestelde bouwblokken met ruimte voor diverse typologiën: compacte plekken verschillen in maat en schaal (de juiste maat en schaal op de juiste plek). De typologie wordt hieronder kort uiteengezet, waarna bij de diverse onderdelen wordt stilgestaan.

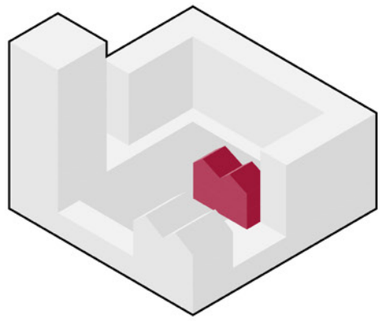
- Ieder bouwblok bestaat uit een zestal elementen. De plint is de overgang tussen gebouw en openbaar (collectief) gebied. De binnentuin is vooral een collectieve plek. Vervolgens onderscheiden we binnen het gebouw een viertal ‘schalen’ aan typologiën welke vooral invulling geven aan het wonen en werken. Het gaat hierbij over de ‘Studio size’, ‘urban size’, ‘mid size’ en ‘sky size’;
- Qua bouwhoogte is over het algemeen vijfentwinting meter het maximum. Op bijzondere plekken (zoals bij de Nieuw Dukenburgseweg) is ruimte voor een verbijzondering en daarmee een hoogte-accent van maximaal zeventig meter.



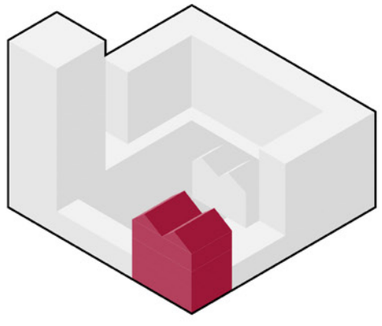
Plint



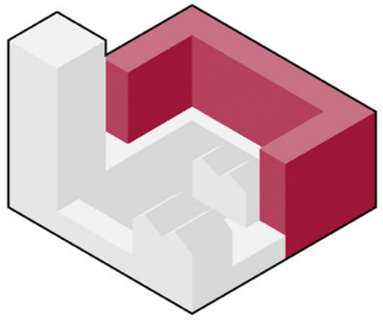
Binnentuin



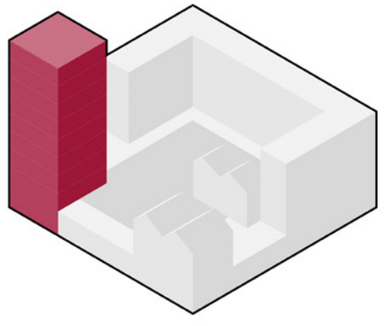
Studio size



Urban size



Mid size



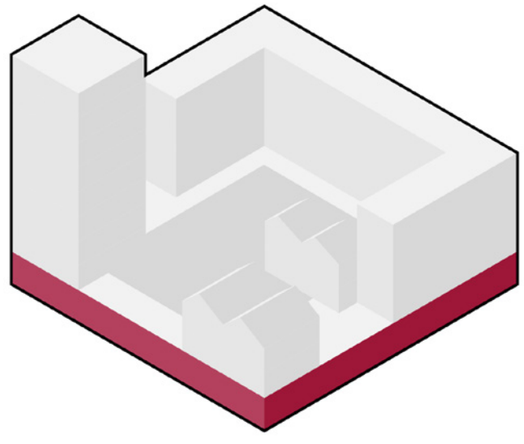
Sky size

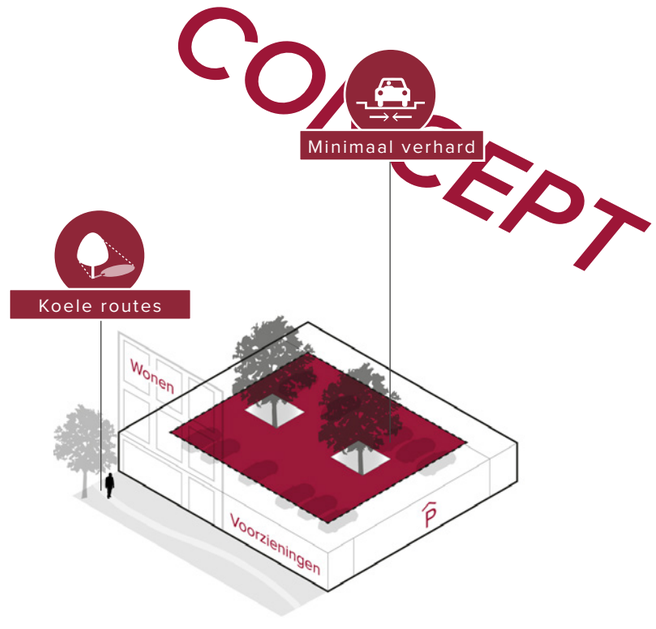
CONCEPT

B.5. Bouwblok plint

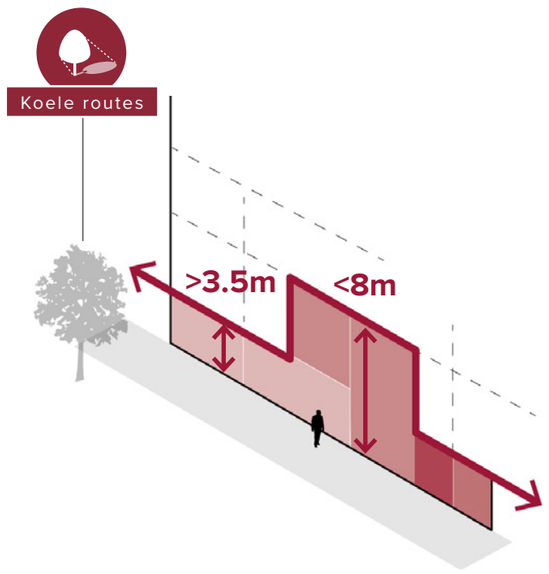
De plinten vormen een afwisselend geheel tussen entrees voor wonen, werken en kleinschalige horeca. De plint (en overgang) wordt zowel in het gebouw als in de openbare ruimte zichtbaar en goed vormgegeven. Een goede vormgeving van de plint draagt bij aan de stad op ooghoogte. **De plint bepaalt 90% van de beleving op straat.** Ondanks dat de plint maar 10% van het gebouw is, bepaalt de plint 90% van de beleving op straat (Bron: the city at eye level, 2016) v De volgende principes zijn leidend:

- Er wordt voorzien in een gemengd programma in de plint gericht op dagritmes van de functie. Door programma te mixen in de plinten worden lange ‘dode’ stukken voorkomen. In de middag zijn er bijvoorbeeld plekken waar gewerkt wordt en in de avond plekken waar mensen wonen en waar de voordeur gebruikt wordt;
- Op strategische plekken aan de groene vallei wordt ingezet op levendigheid, met name in de hoeken van gebouwen (bijvoorbeeld horeca) (B);
- Gevels aan het maaiveld hebben een open karakter (passend bij de functie, wonen tussen de 40% en 60% glas en overige functies tussende 60% en 80% glas) (A);
- Qua hoogte heeft de plint een zichtbaar afwijkende maat ten opzichte van ‘standaard verdiepingen’ en kent een afwisseling in plinthoogte (tussen de 3.5m en 8m) (C);
- Op plekken waar parkeren onder een dek plaatsvindt (op maaiveld), wordt het parkeren (deels) omzoomd door een andere functie richting het openbare gebied.

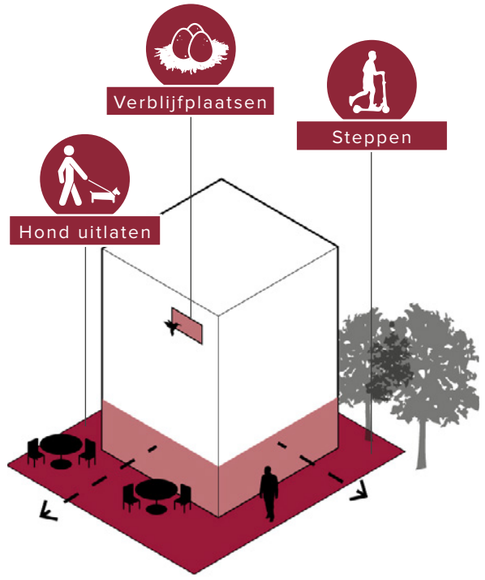




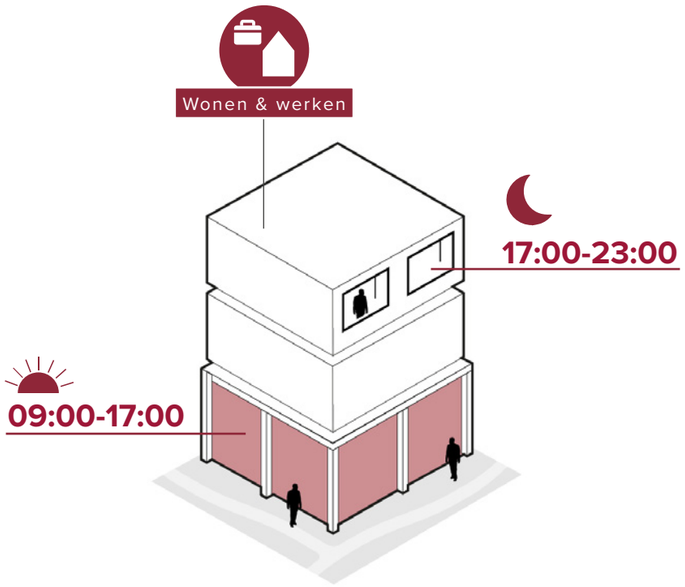
Parkeren op maaiveld onder een dek



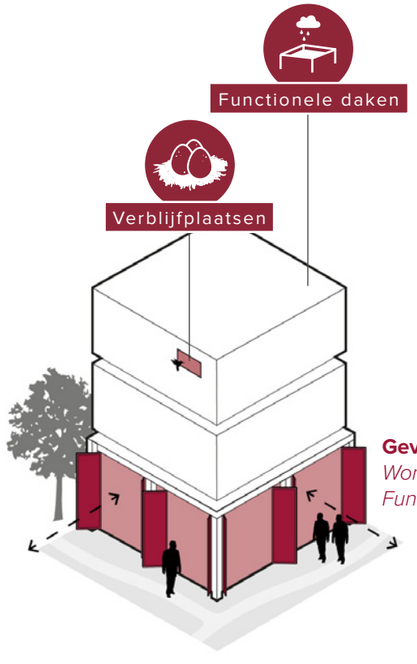
Variatie in plint hoogte



Levendige hoeken aan de openbare ruimte



Gemengd programma &
dagritmes



Gevel-glas-ratio:
Wonen: 40%-60% glas
Functie: 60-80% glas

Openheid van de gevel



A.



B.

CONCEPT

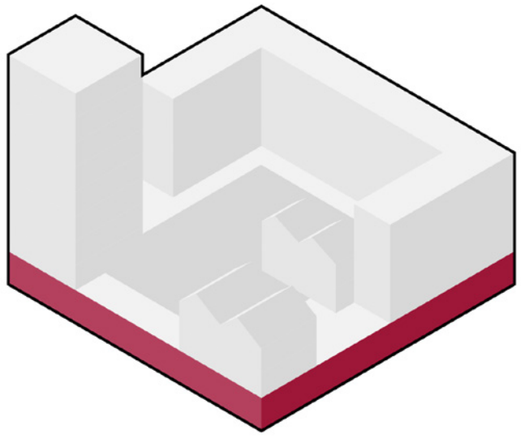


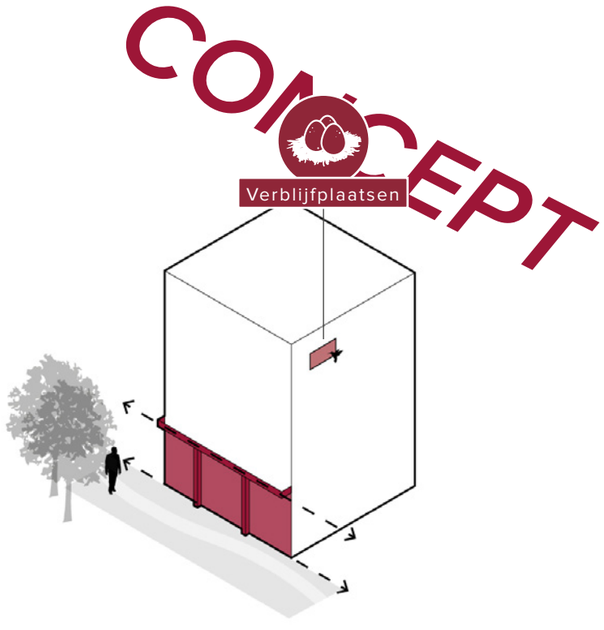
C.

De beelden aan de rechterzijde laten diverse invullingen zien van de plint en de overgang tussen het openbare gebied. Het programma dat in de plint een plek krijgt krijgt tevens ruimte in het openbaar gebied om zo een goede overgang tussen gebouw en openbare ruimte te organiseren. Afhankelijk van de functie kan dit bijvoorbeeld een invulling zijn zoals in beeld A of een terras zoals bij beeld B.

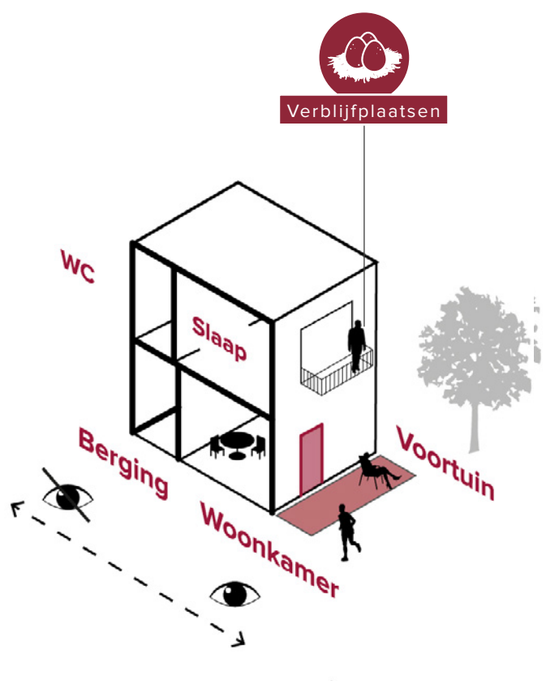
- De plint wordt een herkenbare entiteit in de architectuur. Dit door banden en kolommen toe te passen om zo de lengte, maar ook de hoogte te benadrukken;
- Er wordt gebruik gemaakt van het begrip: de functietemperatuur. Dit betekent dat de meest actieve/ levendige functie aan de straatzijde wordt gepositioneerd om zo dode gevels, of beplakte ramen (bij stellingen) te voorkomen;
- Ondersteunend programma wordt maximaal geclusterd op strategische plekken. Dit om levendigheid te krijgen waar nodig en looproutes te definiëren. Ook krijgt logistiek hier een meer geclusterde plek in de openbare ruimte;
- De plint voelt menselijk aan door genoeg tactiliteit en plasticiteit (C);
- De plint kent voldoende voordeuren aan de straat ten behoeve van interactie en levendigheid.

Alle beelden laten zien dat de plint een duidelijk herkenbare entiteit vormt binnen een massa.

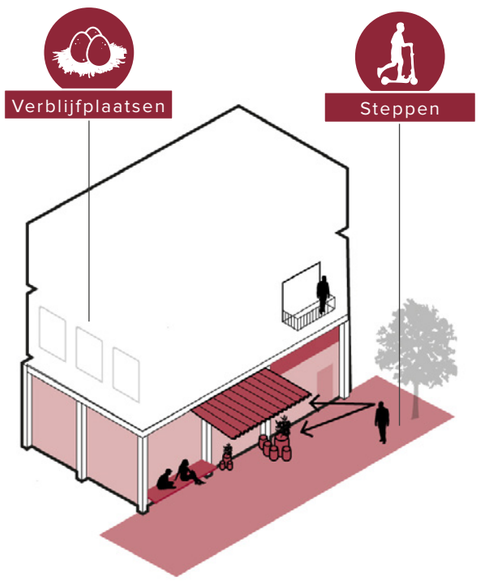




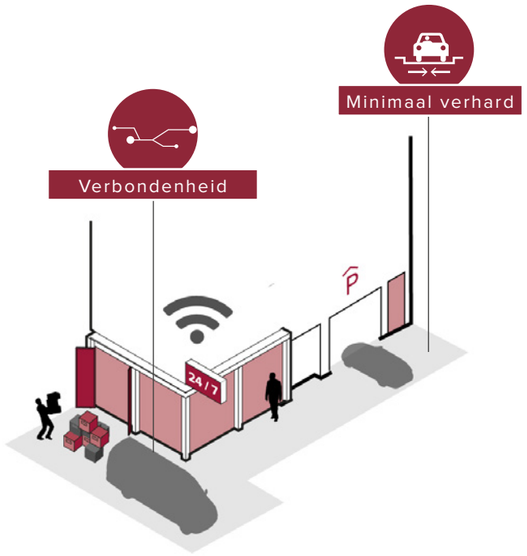
Duidelijke banden en kolommen



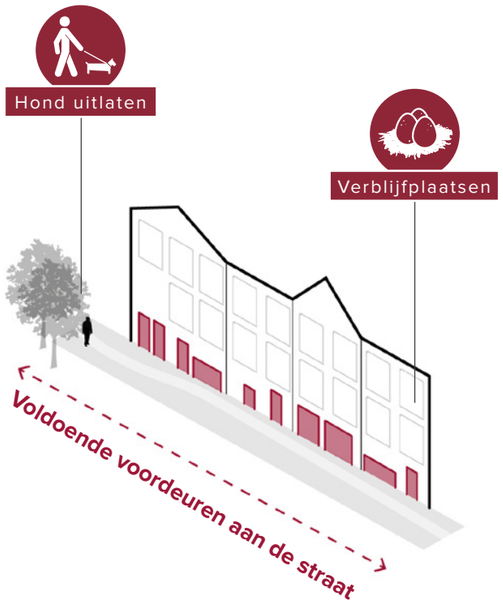
Functie temperatuur



Tactiliteit en plasticiteit



Clusteren van ondersteunend programma



Kleine plintkorrel aan de straat

CONCEPT



A.


B.

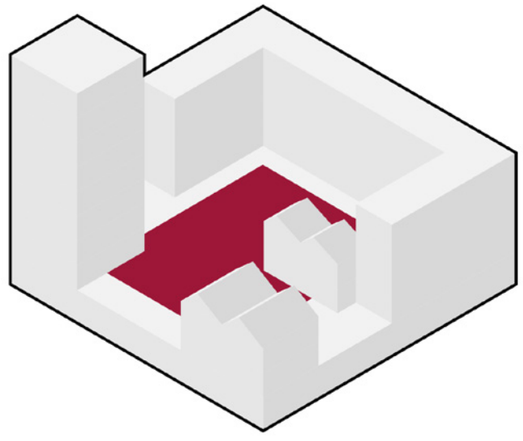

C.

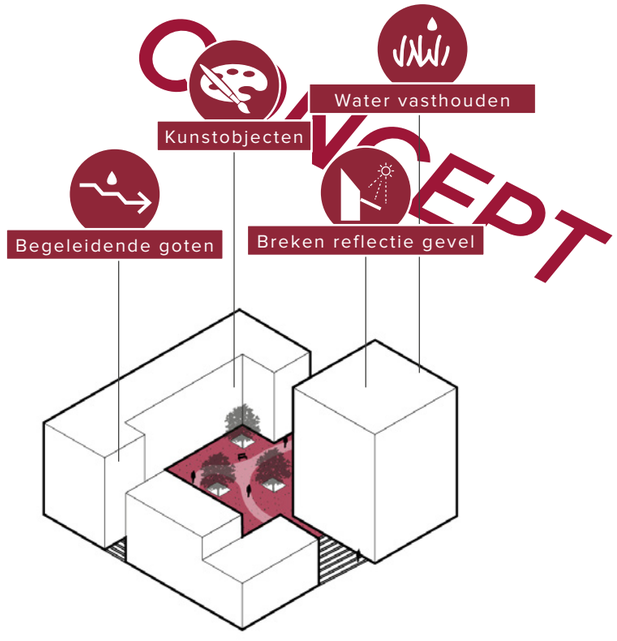
B.6 Binnentuinen

De binnentuinen hebben een collectief en soms privé karakter. Ze vormen de rustpunten in het stedelijke weefsel. Aan de binnentuinen wordt vooral gewoond. De schaal is hierbij fijnmaziger ten opzichte van de groene vallei. De volgende principes zijn leidend:

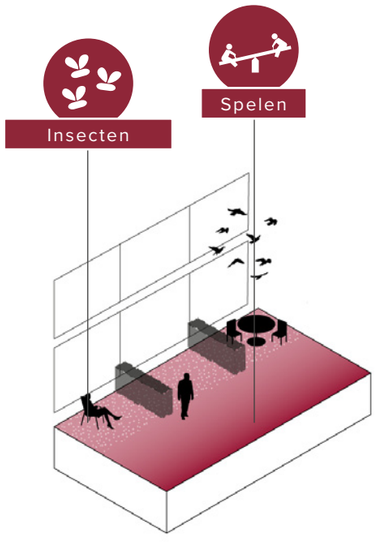
- Privéruimtes en de overgang tussen collectief en privé wordt op een zachte manier vormgeven. Beide maken onderdeel uit van de groene leefwereld;
- Het geheel wordt vormgegeven als doorlopende groene dektuin;
- Bomen op het dek zorgen voor schaduwrijke plekken en daarmee voor verkoeling in de zomer;
- Op diverse plekken op het dek is ruimte voor informeel ontmoeten en ontspannen;
- Een evenwichte keuze en mix tussen heesters en vaste planten zorgt voor een hoge mate van biodiversiteit.

Beeld A laat zien op welke wijze hoogteverschillen bijdragen aan de overgang tussen privé en collectief. Hiermee wordt tevens het groen op passende wijze vormgegeven. Beeld B visualiseert de mogelijkheid waarbij zitelementen met groene elementen worden gecombineerd. Beeld C laat zien hoe een binnentuin op informele wijze en als één geheel kan worden vormgegeven. Door een strategische situering van het groen richting de privéruimtes wordt de privacy gewaardborgd zonder gebruik te maken van, bijvoorbeeld, schuttingen.

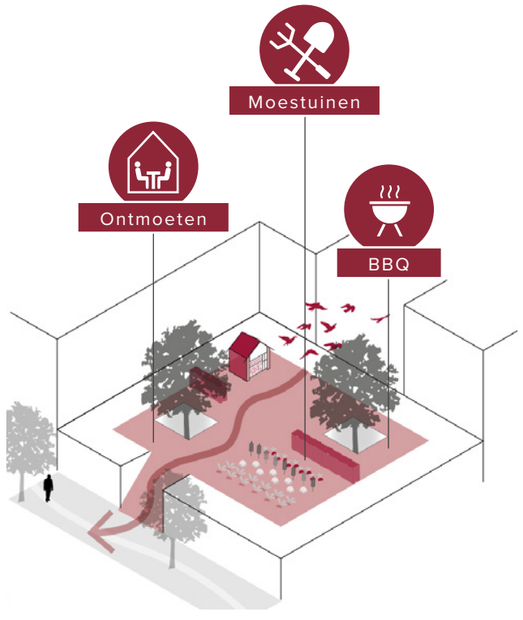




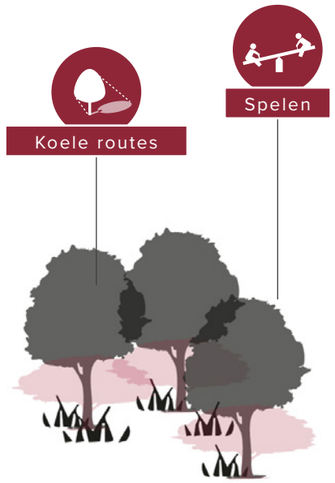
Groene ‘dektuinen’



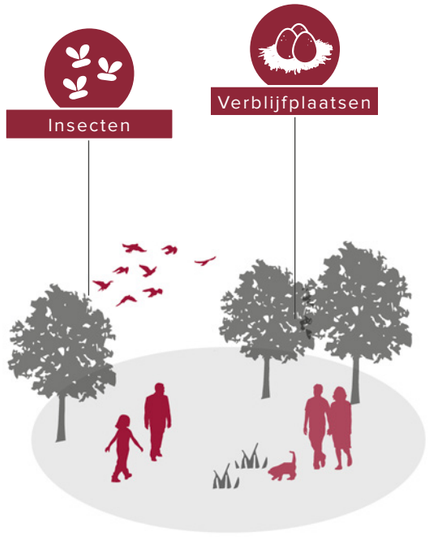
Zachte overgang tussen privaat en collectief



Ontmoeten en ontspannen



Natuurlijke verkoeling door inpassing bomen en planten



Ruimte voor biodiversiteit


A.


B.

CONCEPT


C.

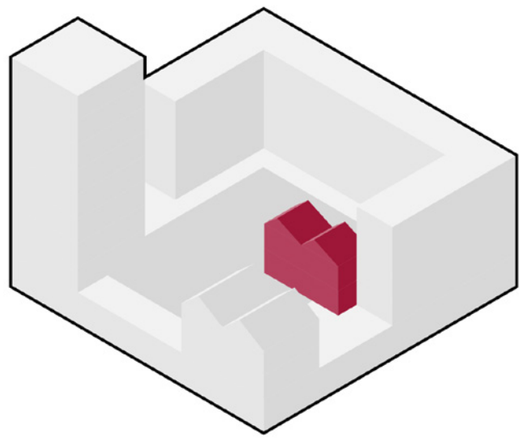
Bron: DELVA Landscape Architects, Skonk - Holenkwartier, Hoorn

B.7 Studio size

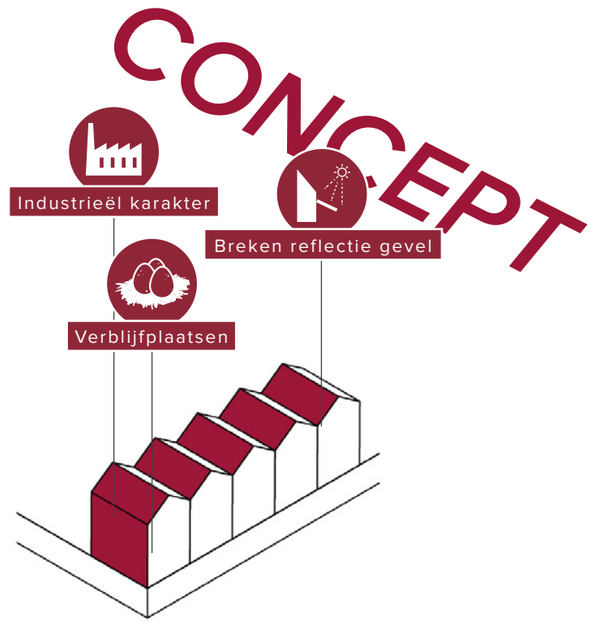
Aan de collectieve binnentuinen grenst een bijzondere typologie woningen: de ‘Studio size’. Dit zijn relatief kleine wooneenheden met een kleine korrel qua architectuur. Dit zorgt voor een prettige en compacte schaal in deze binnentuinen als tegenhanger van de grote korrel richting de stationsvallei. De volgende principes zijn leidend:

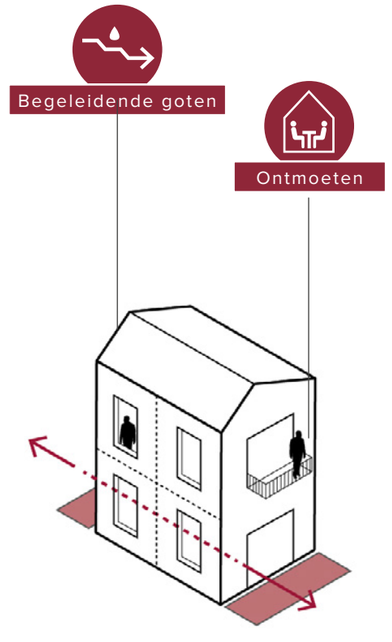
- De Studio Size kenmerkt zich voornamelijk door de kleine korrel (eenduidig ensemble) centraal in de binnentuinen (C);
- Qua bouwhoogte is over het algemeen twee bouwlagen met kap het maximum. Hierdoor wordt de schaduwwerking in de binnentuin beperkt en is de schaal prettig (B);
- De woningen hebben een dubbelzijdige oriëntatie;
- De vriendelijke schaal van de typologie wordt versterkt door gebruik te maken van natuurlijke materialen (A);
- De studio size typologie wordt als éénduidig ensemble vormgegeven;
- De bouwhoogte (vanaf dek gemeten) gaat uit van twee tot drie bouwlagen.

De beelden aan de rechterzijde laten deze bijzondere schaal zien. De verschijningsvorm is deels open, maar doet denken aan een laagbouwmilieu in een compact stedelijke omgeving. Door natuurlijke materialen en kleuren te gebruiken ontstaat een rustig beeld waarbij de groene leefwereld goed tot recht komt.



Eenduidig ensemble

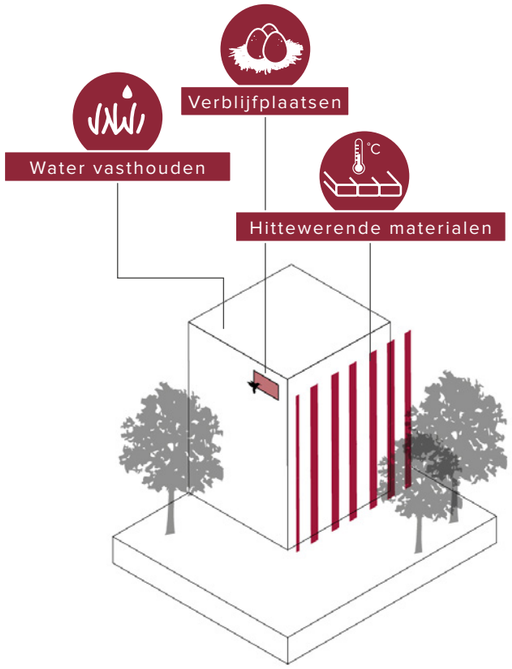




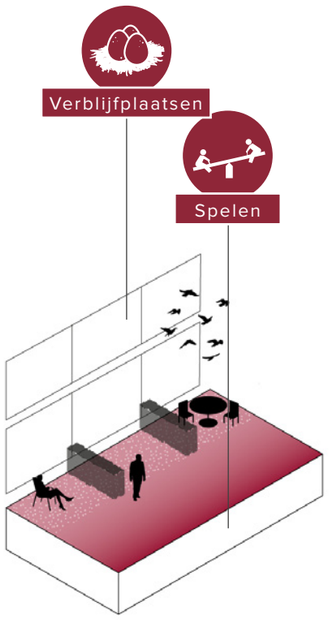
Dubbelzijdige oriëntatie



Nestelmogelijkheden in de gevel



Natuurlijke materialen



Zachte overgang tussen privé en collectief


A.



B.

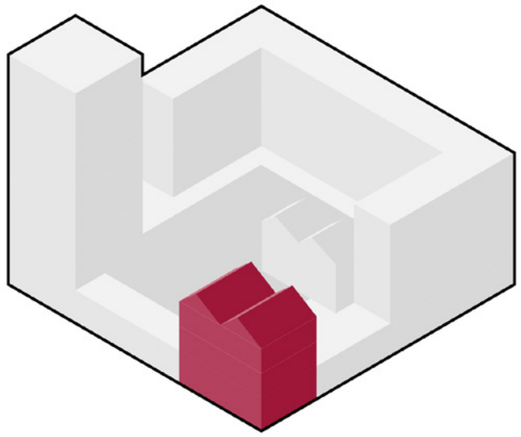

C.

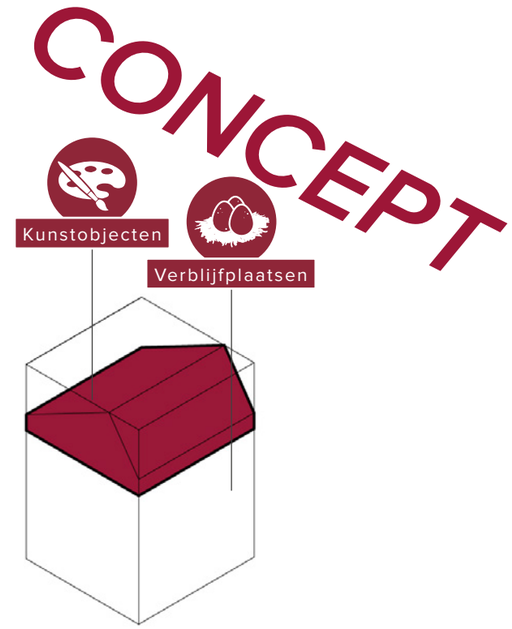
B.8 Urban size

Een belangrijk uitgangspunt voor de Urban Size is het ‘voordeuren aan de vallei’-principe. Het merendeel van de appartementen en voorzieningen is direct verbonden met de Groene Vallei. Deze typologie breekt de wandvorming aan de groene vallei en zorgt voor een prettige korrel, maat en schaal aan de groene vallei. Daarnaast grenst deze typologie ook aan de collectieve binnentuin, waar deze door de geringe maat een prettig contrast vormt met de typologie ‘studio size’. Veelal markeert dit type de overgang tussen het openbare gebied en de collectieve ruimte (B). De volgende principes zijn leidend:

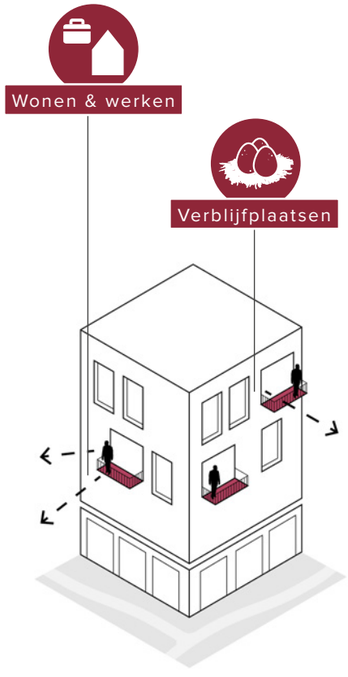
- De Urban Size varieert in de basis tussen de 4 tot 6 bouwlagen en kent een gevarieerd kappenlandschap;
- De geleding is verticaal (C);
- In de Urban size is de mix tussen wonen en voorzieningen een belangrijk uitgangspunt;
- Qua gebouwrichting wijken deze types vaak af van de wanden waarbinnen ze ontwikkeld worden (afwijkende rooilijn en richting);
- Het doel van deze afwijkingen is een speels geheel van objecten en gebouwen te maken aan de stationsvallei (geen wandvorming), waarmee diverse kleinere ruimtes gemaakt kunnen worden aan de stationsvallei;
- Tevens doet deze opzet recht aan het karakter van verblijven, fietsen en wandelen, door uit te gaan van een kleinere korrel;
- Balkons en terrassen maken onderdeel uit van de architectuur (A).

De beelden laten een aantal typen zien. De vormentaal is vaak éénduidig en de gebouwen vormen herkenbare enititeiten (ook binnen een wand). De gebouwen staan met de ‘voetjes’ op de grond en plinten worden subtiel, maar herkenbaar vormgegeven. De hoeken vormen een duidelijk onderdeel van de ontwerpopgave.

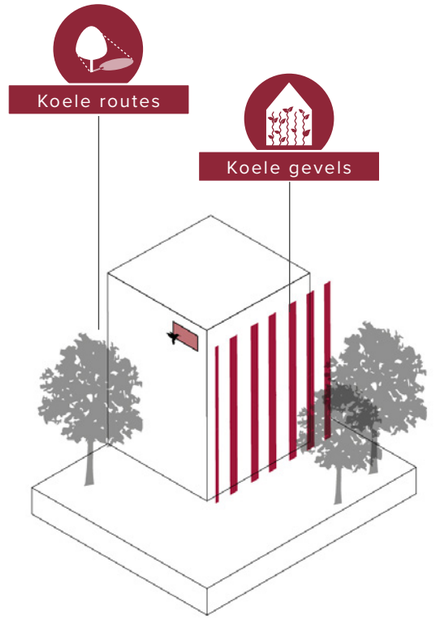




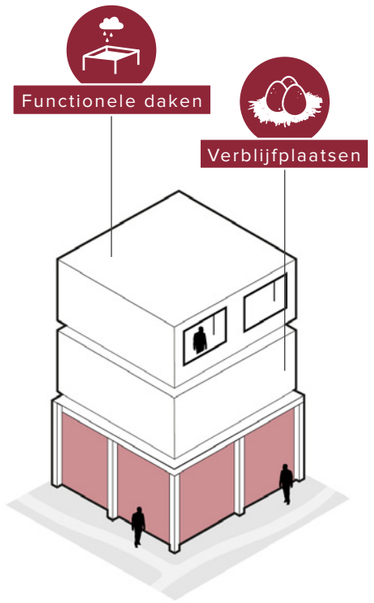
Variatie in de kapvorm



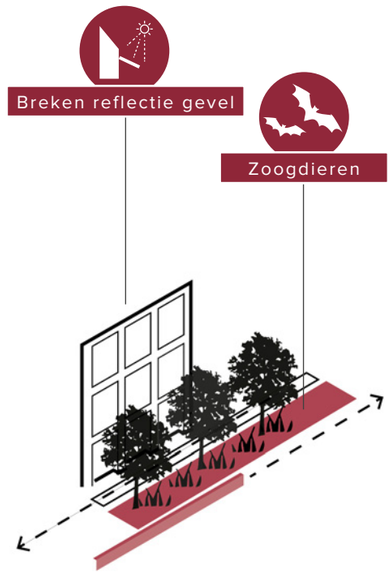
Oriëntatie op de Stationsvallei



Natuurlijke materialen



Mix tussen wonen en werken



Autoluwe openbare ruimte





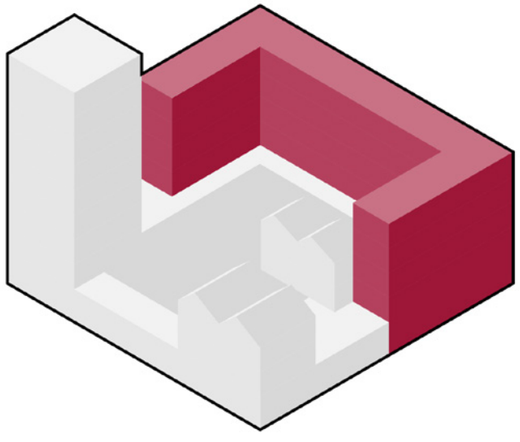


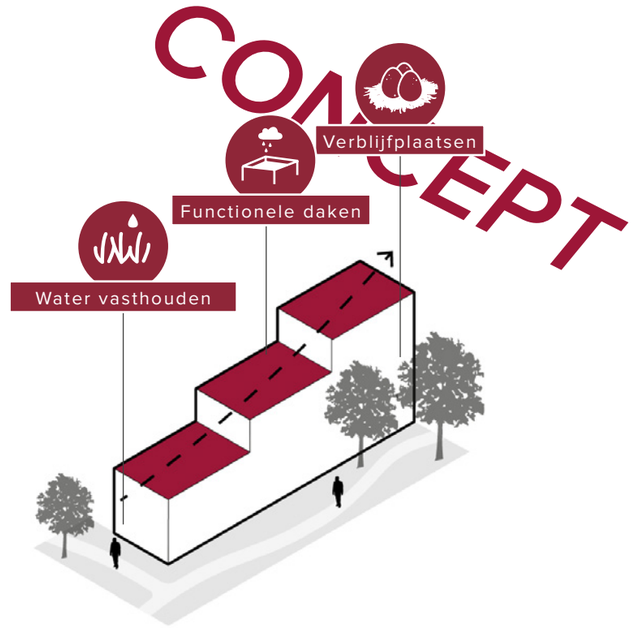
B.9 Mid size

De typologie ‘Mid Size’ bevindt zich met name richting het omliggende wegennet en de spoorlijnen. Deze typologie vormt hiermee een belangrijke buffer tussen het geluid van deze elementen en de luwere binnentuin. Bij deze typologie is ook meer sprake van een heldere wand, om zo ook een contrast te maken tussen begeleiding van de ‘snelle beweging’ aan de randen en de informelere korrel aan de stationsvallei. De volgende principes zijn leidend:

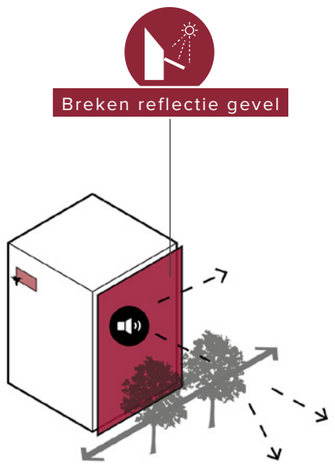
- De hoogte is maximaal zeven bouwlagen aan de Neerbosscheweg en vijf lagen aan de Graafseweg (richting de buurt Neerbosch);
- Aan de buitenste randen is de omgang met geluid een belangrijk uitgangspunt. De oplossing vormt een integraal onderdeel van de architectuur;
- Het daklandschap wordt optimaal gebruikt voor energie/ warmte en groen;
- Diverse nestplekken in de gevels biedt ruimte voor vogels en vleermuizen.

De beelden laten een aantal wanden zien. Beeld A laat zien hoe een galerij een plek kan krijgen ín de gevel (in plaats van op de gevel). Door op gepaste wijze materialen af te wisselen en te werken met nissen ontstaat een prettig gevelbeeld binnen een eventuele wand. Beeld B laat zien dat werken met portieken op een aantal locaties het risico van een te lange een ééntonige wand kan doorbreken. Beeld C visualiseert de wijze waarop de woningen aan de binnenzijde aan het collectieve gebied grenzen. Door routes en verblijfsplekken centraal te leggen in dit collectieve domein wordt privacy gewaarborgd.

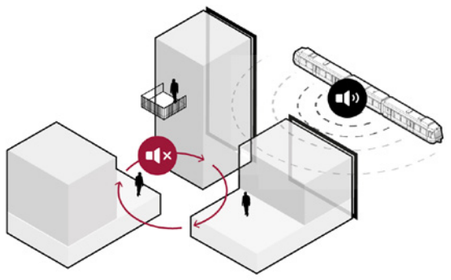




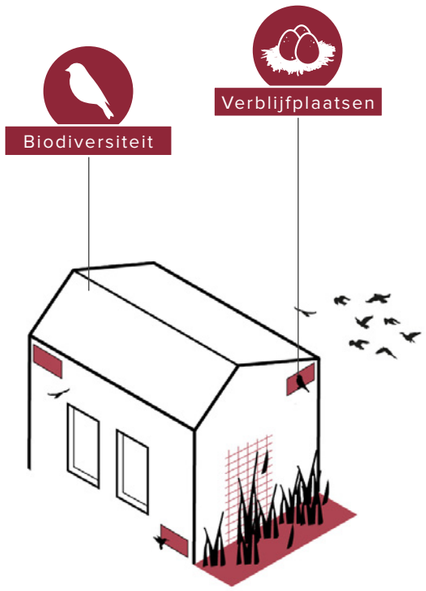
Differentiatie in hoogte



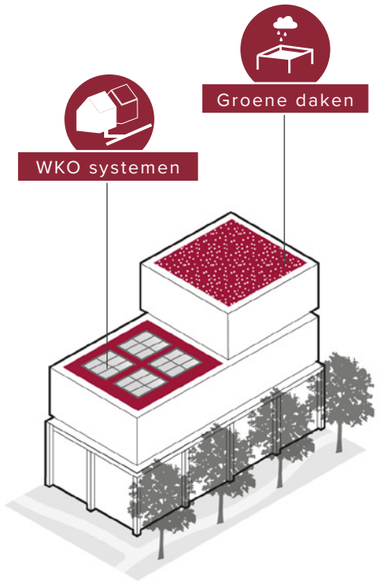
Geluidswerende gevels



Geluidsluwe binnenzijde



Nestelmogelijkheden in de gevel



Optimaal gebruik daklandschap


A.



B.

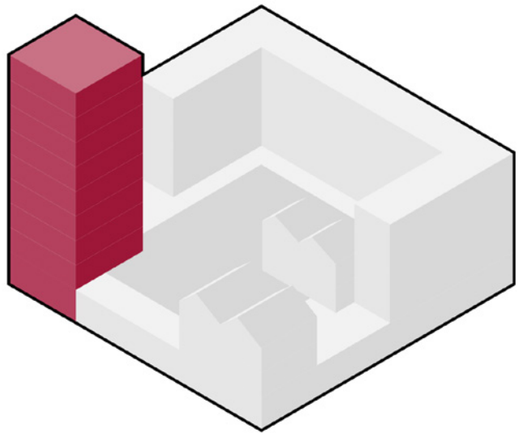

C.

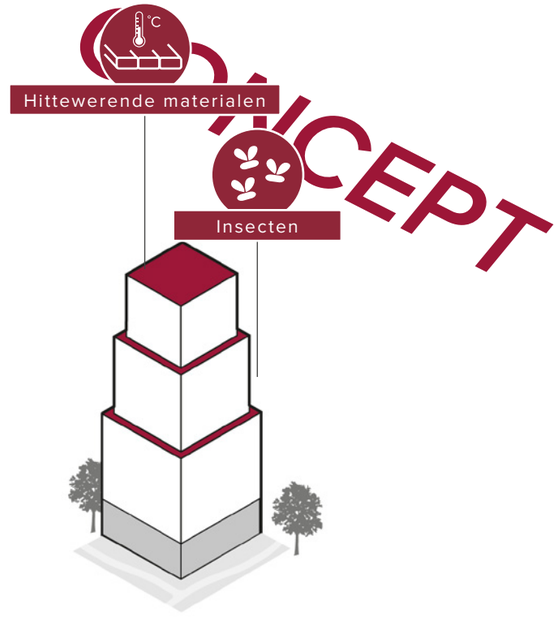
B.10 Sky size

Binnen het stationsgebied is op de bijzondere plekken ruimte voor een hoogte-accent. Deze ‘Sky Size’-plekken zijn voornamelijk georiënteerd op de knoop tussen de Nieuw Dukenburgseweg en de Neerbosscheweg en kent een maximale bouwhoogte van 70 meter. Deze accenten zorgen voor een goede oriëntatie op afstand en een markering van de plek. De volgende principes zijn leidend:

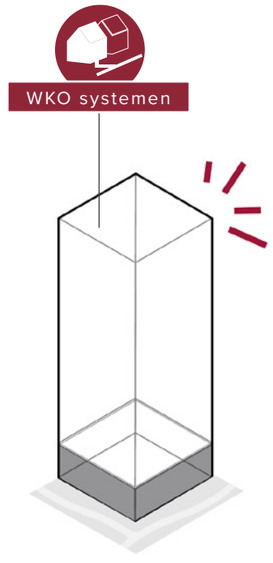
- De plint is herkenbaar en op strategische plekken geactiveerd (B);
- Rondom het accent is ruimte voor een ‘buitenruimte’. Denk hierbij aan een terras of uitstalling van, bijvoorbeeld, een bloemenzaak;
- De torens ogen rank en zijn zorgvuldig in het blok en de omgeving ingepast. Schaduwwerking op verblijfsgebieden wordt beperkt;
- Subtiele setbacks dragen bij aan een ranke uitstraling van de toren en bieden ruimte voor bijzondere terrassen op hoogte (A);
- In de gevel en op het dak is op het gebied van biodiversiteit een hoop mogelijk. Nestelmogelijkheden en een duurzame invulling van het dak bieden kansen op het behalen van de gewenste doelen;
- Het hoogte-accent krijgt een eenduidige en herkenbare vorm (C).

De beelden rechts laten een aantal voorbeelden zien waarbij de toren een eenduidige vorm kent en de plint op subtiele wijze is vormgegeven. Subtiele setbacks maken de toren ranker en terughoudende kleuren zorgen voor een rustig beeld.

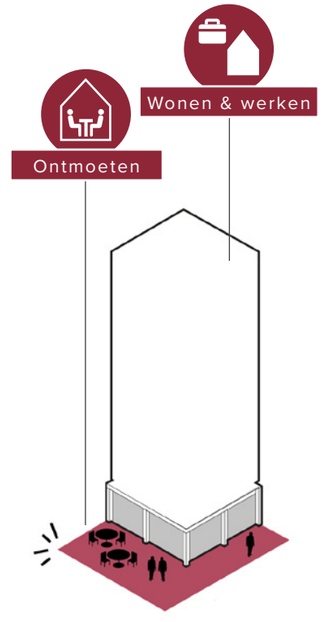




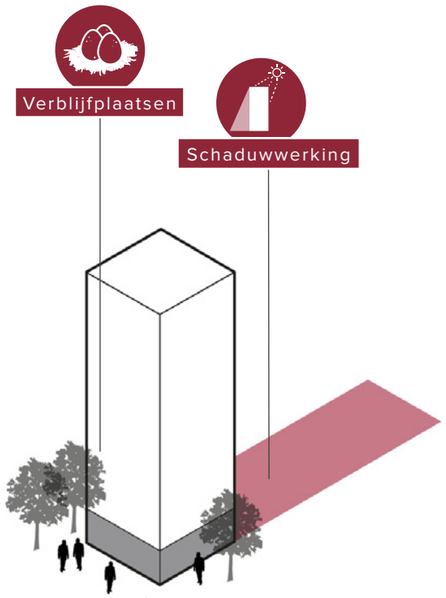
Setbacks in de gevel



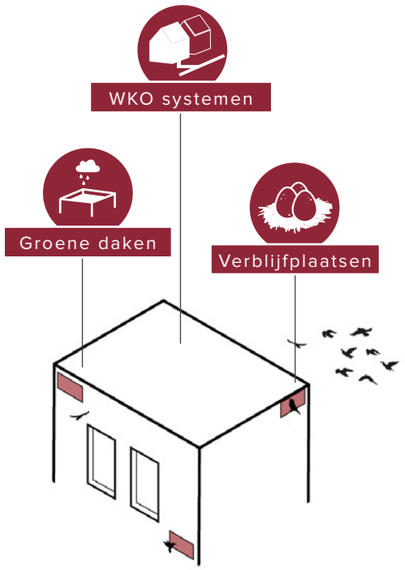
Hoogte-accenten



Activeren van de plint



Schaduwerking op koelteplekken



Nestelmogelijkheden in de gevel





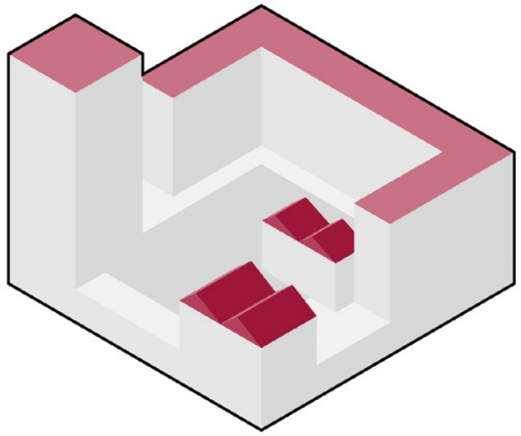


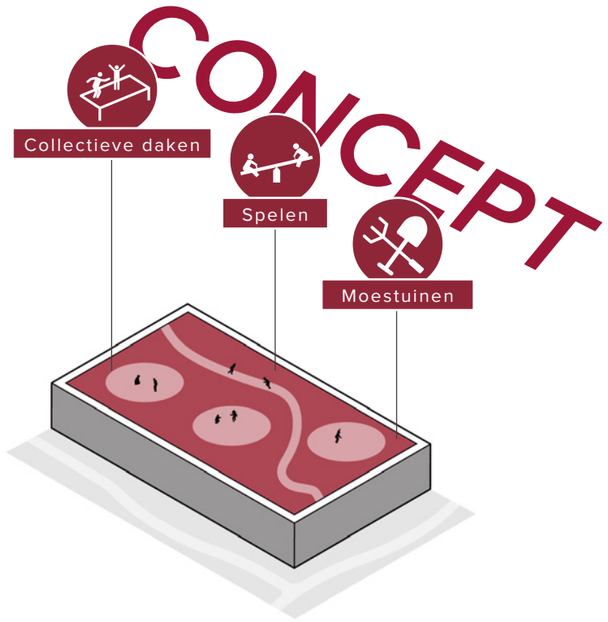
B.11 Daklandschap

Het daklandschap kan opgedeeld worden in ‘esthetische daken’ en ‘functionele daken’ en kent de volgende principes:

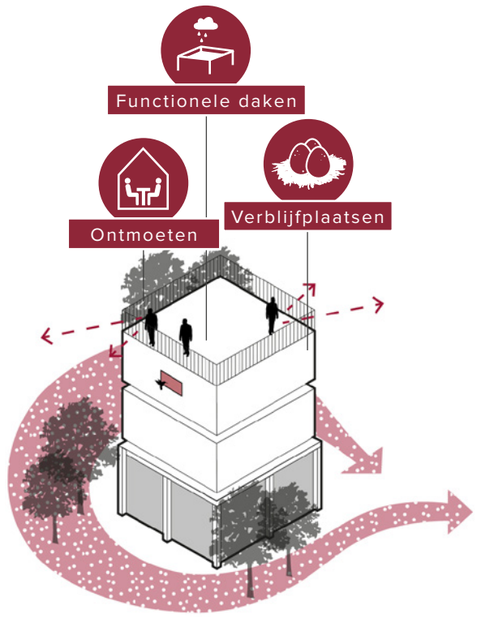
- De esthetische daken zullen in de vorm van een gevarieerd kappenlandschap voornamelijk toegepast worden op de ‘Studio size’ en ‘Urban size’. De esthetiek heeft te maken met het doel dat deze kappen vanuit de hoger gelegen woningen zichtbaar zijn en daarmee een belangrijk onderdeel uitmaken van het uitzicht van de toekomstige bewoners;
- Voornamelijk platte daken van de typologiën ‘Mid size’ en ‘Sky size’ bieden kansen om ‘functioneel’ ingericht te worden. Energiewinning, waterretenties en klimaatinstallaties, maar ook het sociale gebruik (dakterras, moestuin en speelaanleidingen) zouden hier een plek kunnen krijgen.

De beelden rechts laten (B en C) zien dat een informeel ingericht dak bij kan dragen aan de leefbaarheid van een compact en stedelijk blok. Combinaties met energiewinning zijn goed mogelijk en binnen een VVE is een collectieve inrichting nog een mogelijkheid. Beeld A laat een kapvorm zien zoals die met name wordt toegepast bij de studio en urban size-types.

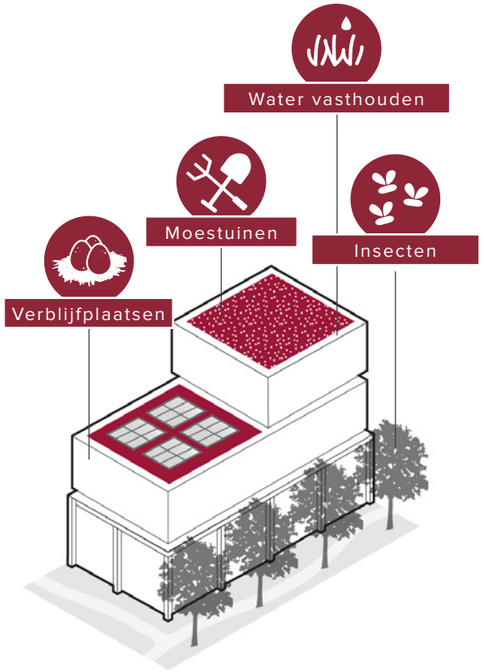




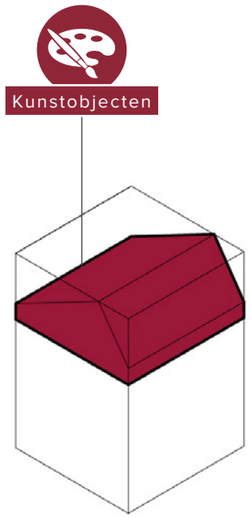
Multifunctioneel programma op het dak



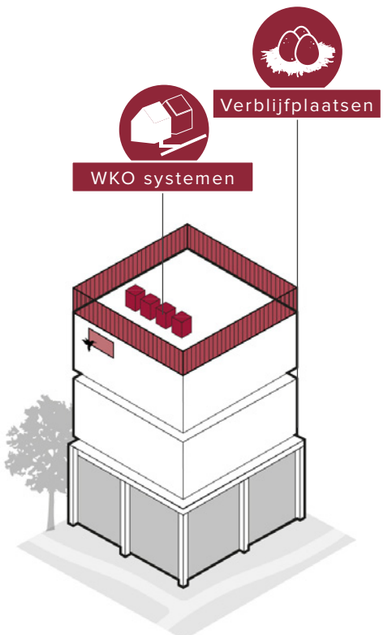
Zicht op de Groene Vallei



Energie/zonnepanelen/ waterretenties



Variatie in de kapvorm



Klimaatinstallaties uit het zicht


A.



B.

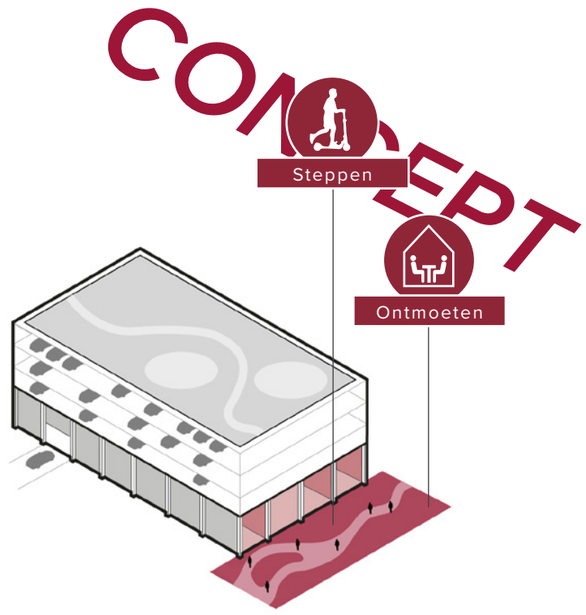

C.

B.12 Hub’s en parkeren

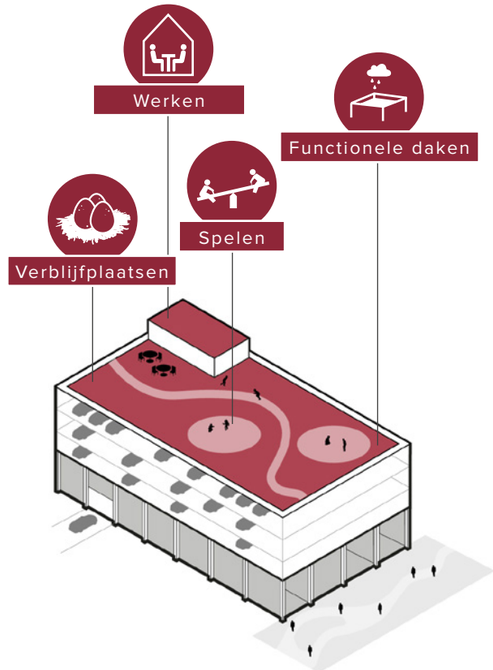
De hubs leveren een bijdrage aan het toepassen van nieuwe en duurzame mobiliteitsconcepten. De buitenruimte wordt hiermee gevrijwaard van de aanwezigheid van de auto, waardoor ruimte ontstaat voor voetgangers, fietsers en groen/natuur.

Een hub is meer dan een traditionele parkeergarage. Beeld A laat zien dat een goed ontwerp een hub tot een icoon kan maken. Beeld B laat zien dat fietsparkeren in combinatie met een hub tot een logisch overstappunt leidt (van auto naar fiets en vice versa). Diverse plekken in en op de hub zijn ook voor andere toepassingen te gebruiken, zoals spelen, verblijven, groen en energie. De volgende principes zijn leidend:

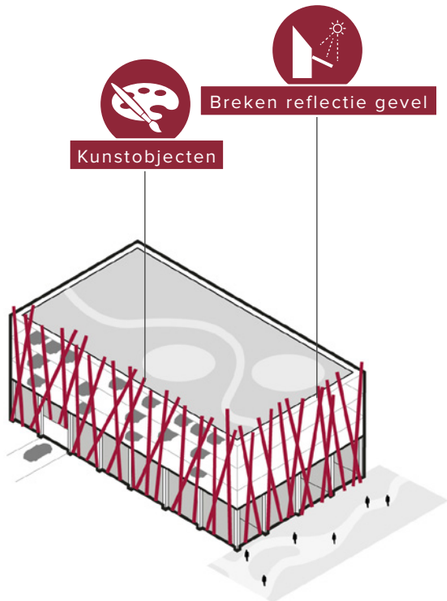
- De plinten van de hubs worden (op strategische plekken) vormgegeven met een aanvullend programma. Een doorlopende parkeerruimte en dode plint wordt vermeden (C);
- De schil van de hub wordt op bijzondere wijze vormgegeven en ontworpen;
- De hub wordt gecombineerd met logische andere functies, zoals ‘pick-up’ punten voor pakketpost, fietsparkeren, een fietsenmaker, etc;
- De hub wordt flexibel ingericht, zodat in de toekomst het inwisselen van de parkeerruimte naar een andere functie onderzocht kan worden.



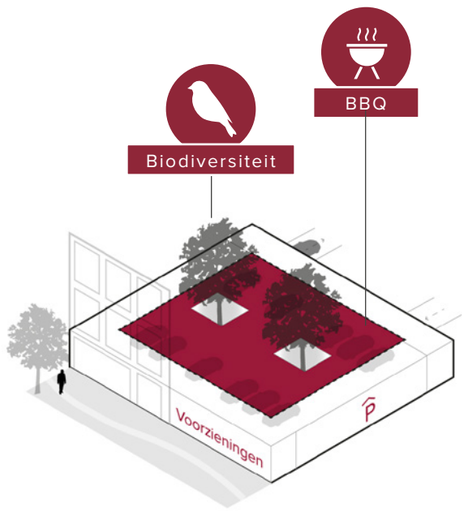
Levendige plint HUB



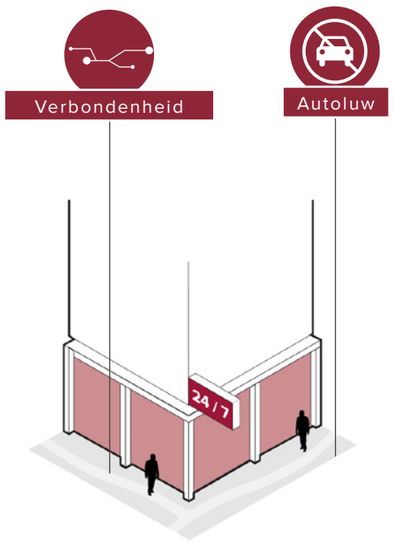
Multifunctioneel programma op het dak



Aantrekkelijke schil



Parkeren op maaiveld onder een dek



Pick-up point in de HUB


A.



B.



C.

Colofon

TITEL	Stedenbouwkundig - en Beeldkwaliteitsplan Stationsomgeving Goffert
OPDRACHTGEVER	Gemeente Nijmegen
STATUS	Definitief
DATUM	18 januari 2023
DOCUMENTNUMMER	230112_S-BKP_Stationsomgeving Goffert
PROJECTNUMMER	818.01

PROJECTTEAM

IMOSS
STEDENBOUW
LANDSCHAP
BUITENRUIMTE

Nijmegen

