

Transformatiekader Nijmeegseweg te Arnhem

22-09-2025

geldersgenootschap.nl

GELDERS GENOOT SCHAP
stad en land

Colofon

Initiatiefnemer	**Gemeente Arnhem**
Contactpersoon	**Chantal Rijnsburger** | Gemeente Arnhem
Datum advies	22-09-2025
Gelders Genootschap	026 4421742
Projectteam	**Jan Wabeke** | | j.wabeke@geldersgenootschap.nl
	Masja Rietveld | | m.rietveld@geldersgenootschap.nl

GELDERS GENOOT SCHAP
stad en land

Inhoudsopgave

Inleiding 4

H1. Cultuurhistorische kernwaarden 8
Rijn, Stadswaarden en Grift (1536 - 1900) 9
Realisatie Rijksweg 52/Rijnbrug en polder/tuinwijk Malburgen (1900-1945) 10
Wederopbouw en moderne stad (1945-1990 20

H2. Transformatie 2030 26

H3. Kader voor uitwerking en beoordeling van plannen ontwerpopgave 30

Bijlage 1. Tracering doorfietspad noordelijk van De Monchyplein 36
Bijlage 2. Notitie verkeer gemeente Arnhem 39

Beeldreferentielijst 43

Inleiding

Het plangebied

De gemeente Arnhem maakt plannen om de Nijmeegseweg en omgeving opnieuw in te richten. Deze weg, een belangrijke toegang tot de stad, verdeelt nu Malburgen in Oost en West. Het idee is dat de oostelijke rijbaan vervalt en dat het gemotoriseerd verkeer wordt geconcentreerd op de westelijke rijbaan. Op die manier ontstaat er ruimte om Oost en West weer beter met elkaar te verbinden en om nieuwe woningen toe te voegen.

Het project bestaat uit twee fases: Fase 1 aan de westzijde en Fase 2 aan de oostzijde. Voor Fase 2 wordt gewerkt aan een stedenbouwkundig plan.



Plangebied met schets van fase 1 en fase 2 (OD205).

N

Het noordelijk deel van de Nijmeegseweg bestaat onder meer uit de aanlanding van de John Frostbrug. Deze aanlanding is met het aangrenzende openbare gebied beschermd als gemeentelijk monument. De brug zelf is een rijksmonument. Hoewel dit gemeentelijke monument oorspronkelijk niet tot het projectgebied behoorde, vraagt de herinrichting van de weg, waarbij de oostelijke rijbaan wordt opgeheven, om een nieuw ruimtelijk ontwerp voor het beschermde gebied. Hiernaast is er vanuit de gebiedsontwikkeling een vraag naar extra woningen, waarvoor vanuit stedenbouwkundige overwegingen ruimte wordt gezien binnen het monumentale deel van de Nijmeegseweg.

Dit leidt tot een complexe ontwerp opgave, waarbij een belangrijke vraag is hoe om te gaan met de beschermde waarden. Daarom heeft de gemeente ervoor gekozen om een transformatiekader op te laten stellen. Met behulp van dit kader kunnen de wegverlegging en de woningbouw met respect voor de aanwezige waarden worden vormgegeven.



N

In rood het gemeentelijk monument als plangebied.
In blauw het rijksmonument.

Doel en uitgangspunten van de opdracht

Doel en Scope

- Het doel van het transformatiekader is het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van het gemeentelijk monument.
- Het transformatiekader richt zich op het volledige gemeentelijke monument, waarbij de focus ligt op het talud ter plaatse van de huidige rijbanen.
- Het tuinhistorisch onderzoek van het Gelders Genootschap uit 2020 dient als input. Het opstellen van een waardering is geen onderdeel van deze uitvraag.
- Het transformatiekader fungeert als kaderstellend document voor de transformatie van het gemeentelijke monument en wordt verwerkt in het stedenbouwkundig plan voor de Nijmeegseweg.
- Het opstellen van het stedenbouwkundig plan valt buiten de scope van deze opgave.

Uitgangspunten en randvoorwaarden

- De verlegging van de rijbaan en de toevoeging van een woongebouw met ca. 40 woningen zijn een gegeven. Onderdeel van de transformatie is de ambitie vanuit mobiliteit om een doorfietspad aan de oostzijde van de brug te leggen. Dit is een tweezijdig fietspad.
- Het transformatiekader moet in het perspectief van de gehele gebiedsontwikkeling langs de Nijmeegseweg bekeken worden. Belangrijk hierbij is het beschouwen van de gehele transformatie door het verleggen van de rijbaan, het toevoegen van een woongebouw en een nieuw landschapsconcept.
- Het afwegen van de functie en de waarden van de hoog gewaardeerde middenberm met populieren is hier expliciet onderdeel van.

Het transformatiekader

De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed heeft een inspirerende rapportage opgesteld over het transformatiekader. Centraal hierbij staan de betekenis van de plek, de historische gelaagdheid daarvan en de dialoog met de ontwerpopgave. Bij het opstellen van dit transformatiekader is deze aanpak gevolgd.

De betekenis van de plek bestaat uit een fysiek-ruimtelijke component en beeldende verhalen. Beide aspecten kennen een gelaagdheid van groot naar klein en kunnen worden geplaatst op een moment in de tijd. Het plangebied ligt op een hoofdmoment in de structuur (ruimte) en ontwikkeling (tijd) van de stad Arnhem. Deze context is bepalend voor het waarderen van de kenmerken van de plek. De zuidelijke brugopgang en de aangrenzende onbebouwde zones zijn aangewezen als gemeentelijk monument. Een beknopte beschrijving van dit monument is opgenomen in de redengevende beschrijving van het rijksmonument de John Frostbrug. Aanvullend is een tuinhistorische waardering van de inrichting opgesteld. Beide beschrijvingen geven weinig inzicht in het bredere perspectief van ruimte en tijd, dat kenmerkend is voor de actuele transformatieopgave. De beschrijvingen bieden onvoldoende handvatten voor de opgaven die hier spelen. Het transformatiekader vult dit gat op. De uitdaging is om meerwaarde te bereiken voor het gebruik, de beleving en de identiteit van de plek. Dat laatste kan vertaald worden als het toevoegen van nieuwe betekenislagen.

Reikwijdte van het transformatiekader

De planlocatie is in deze opdracht beperkt tot het onbebouwde gebied rond de aanlanding van de Nijmeegseweg in de wijk Malburgen. Deze planlocatie raakt echter de cultuurhistorische waarden van het brugcomplex van de John Frostbrug, een topmonument dat deels door het rijk en deels door de gemeente is beschermd. Het brugcomplex wordt daarom behandeld als een gesamtkunstwerk van aanlanding tot aanlanding. Aangezien het brugcomplex en de ruimtelijke hoofdstructuur van Malburgen destijds integraal zijn ontworpen wordt ook ingegaan op de transformatie van deze hoofstructuur als geheel. Dit transformatiekader omvat daardoor ook belangrijke cultuurhistorische overwegingen voor het maken van ontwerpkeuzes buiten het meegegeven plangebied.
De integrale benadering was een grote kwaliteit van het historische ontwerp. Voor de huidige transformatie zou dat daarom ook de insteek moeten zijn. Met name de wijze waarop het doorgaande fiets- en gemotoriseerd verkeer wordt georganiseerd is hier bepalend voor integrale ontwerpkeuzes.

Status en vervolgproces transformatiekader
Het transformatiekader is inspirerend bedoeld voor de gehele zone Nijmeegseweg door Malburgen. Het moet uitdagen om de aanwezige erfgoedwaarden mee te nemen in het ruimtelijk ontwerp van de gebiedstransformatie. Voor het 'plangebied' bij de aanlanding van het brugcomplex is het kader richtinggevend.

Leeswijzer
In hoofdstuk 1. Cultuurhistorische kernwaarden beschrijven we de volgende periodes:

- Rijn, Stadswaarden en Grift (1536-1900)
- Realisatie Rijksweg 52/Rijnbrug en polder/tuinwijk Malburgen (1900-1945)
- Wederopbouw en moderne stad (1945-1990)

Vervolgens vergelijken we in hoofdstuk 2. Transformatie 2030 de voorgaande ontwerpen met de opgave voor 2030. Dit doen we aan de hand van de kernwaarden per periode. Uit de aangetaste kernwaarden ontstaan opgaven en ambities.
In hoofdstuk 3. Kader voor uitwerking en beoordeling van plannen ontwerpopgaven beschrijven we vervolgens uitgangspunten, eisen en ontwerprichtlijnen.

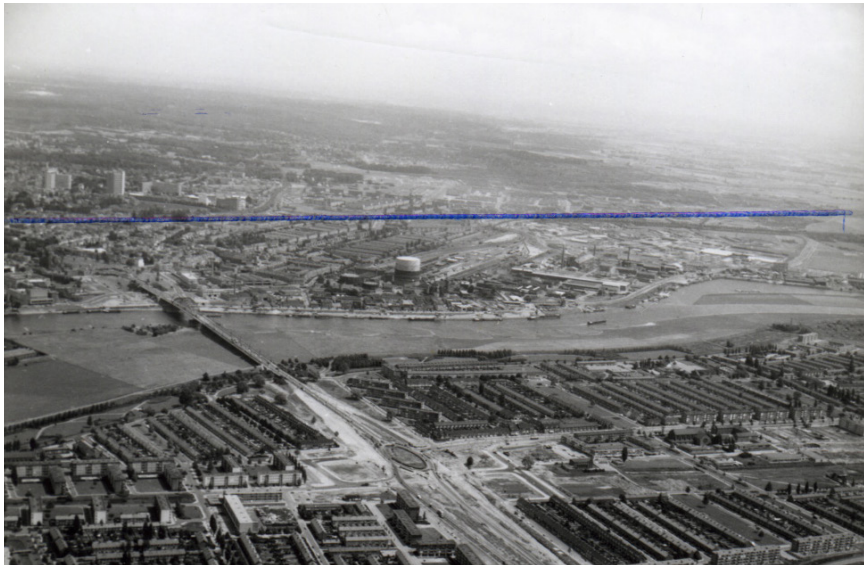


Obliek van noord naar zuid met plangebied.

H1. Cultuurhistorische kernwaarden

In de redengevende beschrijving van het brugcomplex zijn een aantal kernwaarden aangeven van de planlocatie. De tuinhistorische waarden zijn later door een landschapshistoricus van het Gelders Genootschap nader onderzocht. Duidelijk is geworden dat de planlocatie in de vorige eeuw tweemaal ingrijpend is getransformeerd. Nu gaan we in op wat dit betekent voor de waardering van de kernwaarden van de plek zelf. In hoofdstuk 2 geven we aan in hoeverre kernwaarden meer of minder veranderbaar zijn in het licht van de actuele transformatieopgave. Dit doen we voor de drie belangrijke periodes:

- Rijn, Stadswaarden en Grift (1536-1900)
- Realisatie Rijksweg 52/Rijnbrug en polder/tuinwijk Malburgen (1900-1945)
- Wederopbouw en moderne stad (1945-1990)



Vooroologse situatie (Gelders Archief)



Naoorlogse situatie (Gelders Archief)

Rijn, Stadswaarden en Grift (1536-1900)

In 1536 werd in opdracht van Hertog Karel van Gelre de rivierloop ten zuiden van de stad verlegd naar de stad toe, waardoor de Stadswaarden (de huidige wijk Malburgen) ten zuiden van de Rijn kwamen te liggen. De Stadswaarden tussen de oude en de nieuwe rijnloop bleven een open gebied met graslanden, die regelmatig onder water liepen.

De trekvaart de Grift (1611), met daarlangs de Griftdijk als wegverbinding, waren eeuwenlang de hoofdverbinding tussen Arnhem en Nijmegen. De Griftdijk sloot in Arnhem westelijk van de Stadswaarden aan op de schipbrug over de Rijn bij de Praets, even ten westen van waar nu de Nelson Mandelabrug ligt. Oostelijk van de Stadswaarden lag het voormalige gehucht Malburgen op een stroomrug in een oude bocht van de Rijn.
Kernwaarden uit deze periode zijn de openheid en de weidsheid van het uiterwaardenlandschap.



Situatietekening Rijn, Stadswaarden en Grift 1897 (Gelders Archief)



Open en weids uiterwaardenlandschap rond 1925 (Gelders Archief)

Realisatie Rijksweg 52/Rijnbrug en polder/tuinwijk Malburgen (1900-1945)

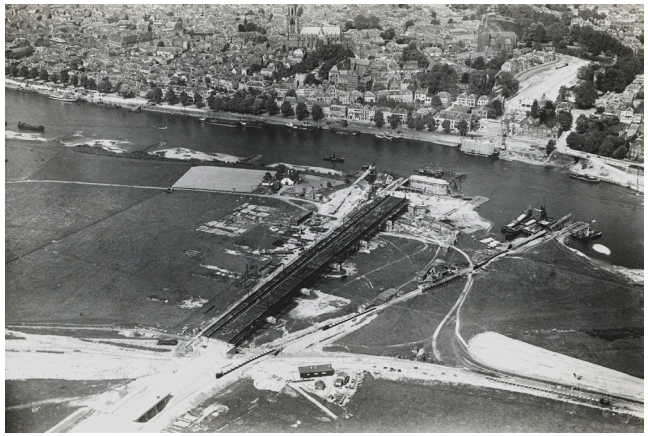
Reeds in de 19de eeuw begon men te denken aan een vaste oeververbinding over de Rijn. Waar die moest komen was onderwerp van discussie. In het Uitbreidingsplan van 1917 wordt uitgegaan van een brug in het verlengde van de Lauwersgracht. Hiervoor dienden enkele huizen aan de Rijnkade te wijken. In het Rijkswegenplan van 1927 waren een aantal nieuwe bruggen opgenomen, waaronder de Rijnbrug bij Arnhem als onderdeel van Rijksweg 52 tussen Arnhem en Nijmegen. De Rijnbrug vormde een belangrijk onderdeel in de as Arnhem-'s-Hertogenbosch, die verbeterd moest worden door bruggen over de Rijn (Arnhem), Waal (Nijmegen) en Maas (Grave). In 1932 werd begonnen met de bouw en in 1935 werd de brug opengesteld.



Aanleg van de twee dubbele rijbaan van de autoweg A52 bij Ressen, rond 1946 (Gelders Archief)



Verbreding Rijnbrug 1968 (Gelders Archief)



Herbouw brug, 1941 (Gelders Archief)

Esthetische en ideële waarden
De Rijnbrug en de Nijmeegseweg zijn dus tegelijk aangelegd als onderdeel van Rijksweg 52. De aanleg van een nieuwe rijksweg werd destijds niet louter gezien als een verkeerkundige opgave (De Diabolische Snelweg-ISBN 978-90-6450-590-4). Op het eerste Nederlandse Wegencongres in 1920 werd ook aandacht gevraagd voor de esthetische en ideële waarden van de weg. (rapport 15; A.H.Wegerif, “De schoonheid, in het bijzonder ’t natuurschoon, in verband met het beloop, beplanting en kunstwerken van en aan den weg.”). Minister Lely stelt in 1915 Staatsbosbeheer aan als vaste adviseur voor rijkswegen met de bedoeling dat daarmee een eenheid in opvatting zou worden bepaald.” Bij Rijkswaterstaat werd in 1928 een speciaal “Bruggenbureau” ingericht met ingenieurs en met de architect A.J. van der Steur als esthetisch adviseur. We kunnen dus aannemen dat de Nijmeegseweg en de Rijnbrug ook met aandacht voor esthetische en ideële waarden zijn aangelegd.

Integraal ontwerp rijksweg en tuinwijk
Hier lag een unieke kans, omdat de lege Stadswaarden geen enkele belemmering opleverden voor een ideaal ontwerp. Het enige probleem was dat de Stadswaarden jaarlijks onder water liepen, zodat de rijksweg verhoogd zou moeten worden aangelegd. De gemeente Arnhem wilde de Stadswaarden echter graag inpolderen om hier een woonwijk te kunnen ontwikkelen (het huidige Malburgen). Het Rijk en de gemeente sloten een akkoord om de inpoldering tegelijk aan te pakken met de aanleg van de brug en de rijksweg. De kosten die het rijk uitspaarde, omdat de weg niet verhoogd hoefde te worden aangelegd, kwamen ten goede aan de inpoldering. Tegelijk werd een bypass aangelegd door de Stadswaarden, de Groene Rivier, voor de afvoer bij hoogwater. Dit is een mooi en vroeg voorbeeld van een integrale aanpak, zoals we nu zien bij ruimte-voor-de-rivier projecten als de Nevengeul bij Nijmegen. Die integrale aanpak zien we terug in het ruimtelijk ontwerp van de brug, de dijk, de weg en de woonwijk. Het architectenbureau Grandpré Molière, Verhagen en Kok kreeg in 1932 opdracht een uitbreidingsplan voor het huidige Malburgen te ontwerpen. De Rijnbrug werd tussen 1932 en 1935 gebouwd. Beide plannen sluiten naadloos op elkaar aan. Het integrale ontwerp van rijksweg (met brug) en tuinwijk (met polder) is een kernwaarde.

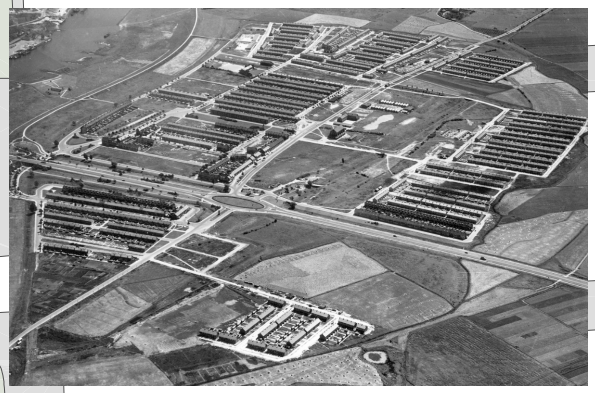
Kenmerken en waarden integraal ontwerp
In het oorspronkelijke plan is de loop van de Nijmeegseweg bijzonder helder. De Nijmeegseweg ligt op beide oevers recht in het verlengde van de hoofdoverspanning (boogbrug) van de Rijnbrug. Ten zuiden van De Monchyplein maakt de weg een lange flauwe boog naar het westen om ten zuiden van Elden weer aan te sluiten op de toen nog bestaande rijksweg over de Griftdijk. In de tuinwijk ligt de rijksweg symmetrisch in een brede groenzone met langs de buitenzijde watergangen. Het assenkruis van de Nijmeegseweg en de Huissensestraat bepaalt het ontwerp van de tuinwijk. De Monchyplein vormt het hart. “Ter verkrijging van een harmonische overgang tussen stad en platteland werden de woonblokken naar de wijkrand toe iets ‘uitgewaaierd’”, aldus Wim Lavooij (ISBN 90-6011-683-6). Het weidse landschap dringt via de brede landschapszones door in de woonwijk. Dit principe zien we terug bij de bebouwingsranden langs de Nijmeegseweg ten noorden van De Monchyplein. Hier ontvouwt zich het nog steeds spectaculaire, destijds nieuwe, panorama op historische stad met haar kerktorens met op de achtergrond de beboste heuvels van de Veluwe. In de andere richting is het effect juist dat de blik zich komende vanaf de brug licht vernauwd, wat het gevoel versterkt aan te landen in een nieuwe woonwijk. Middels een sculptuur op het destijds ronde De Monchyplein werd dit geaccentueerd. Hotel Zuid is qua architectuur kenmerkend voor de traditionalistische tuinwijk.

.

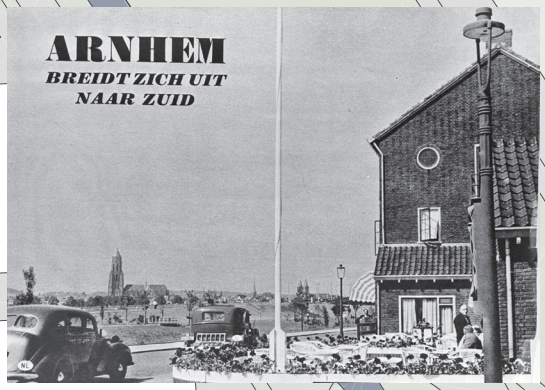
Kernwaarden
1900-1945



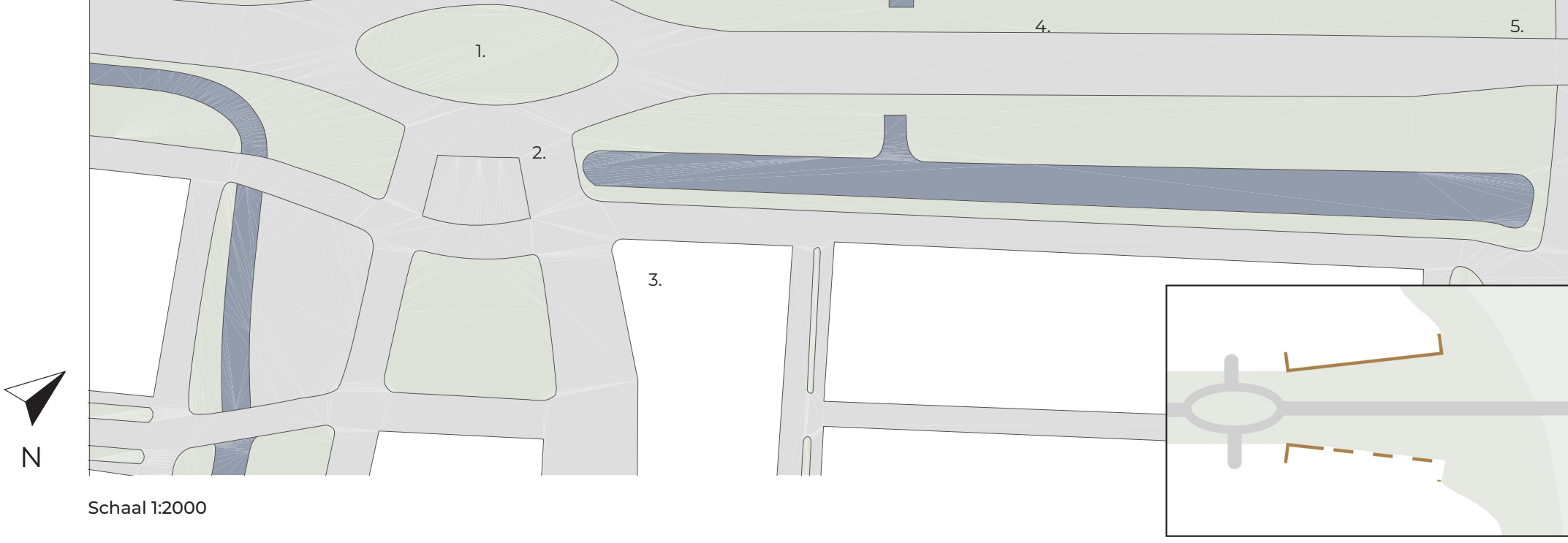
1. De Monchyplein als hart van de tuinwijk
(Gelders Archief)



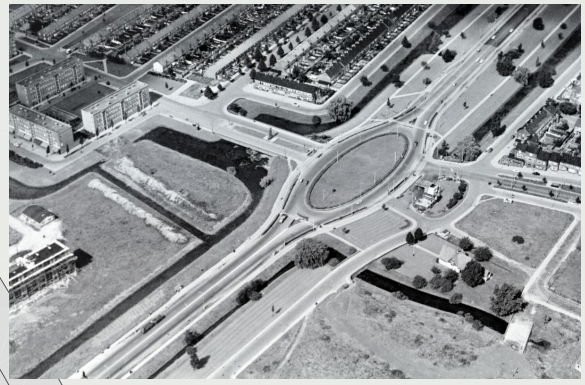
2. Assenkruis Nijmeegseweg/Huissensestraat
(Gelders Archief)



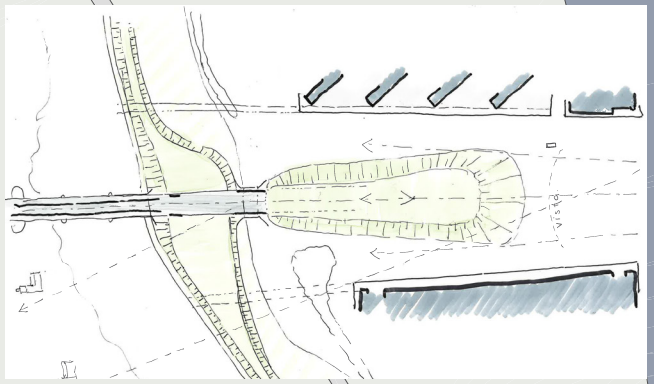
3. Hotel Zuid als karakteristiek gebouw
(Gelders Archief)



Schaal 1:2000



4. Helder beloop van Rijksweg 52 symmetrische ligging in de landschapszone (Gelders Archief)

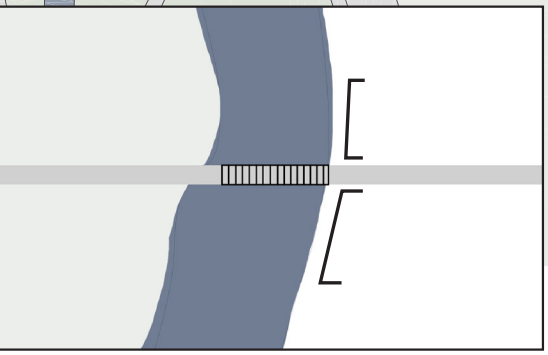


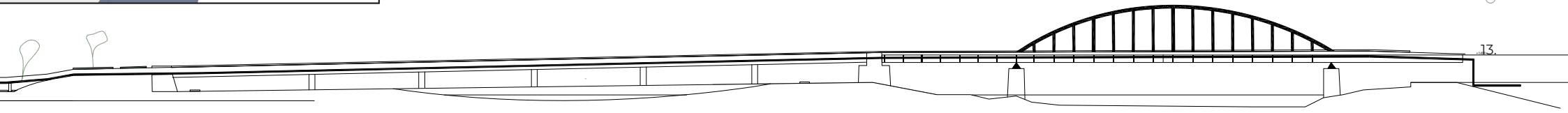
5. Brede en uitwaaierende landschapszone



6. Escenering aankomst in de stad en aankomst in zuid (Gelders Archief)

6.





Kenmerken en waarden bruggencomplex
De redengevende beschrijving van het bruggencomplex beschrijft het complex als een statisch bouwwerk. De ruimtelijke samenhang, de betekenis van het geheel en de beleving van de passant in een opeenvolging van beelden komen er niet zo duidelijk in naar voren. Daar gaan we hierna op in. Het accent ligt op de zuidzijde.

De hoofdoverspanning met de boogbrug is het beeldmerk van de stad, maar dit vormt slechts een deel van het bruggencomplex. De opeenvolging van beelden versterkt het picturale effect bij de passage van de brug. Dat is wat degene, die de brug passeert, ervaart.

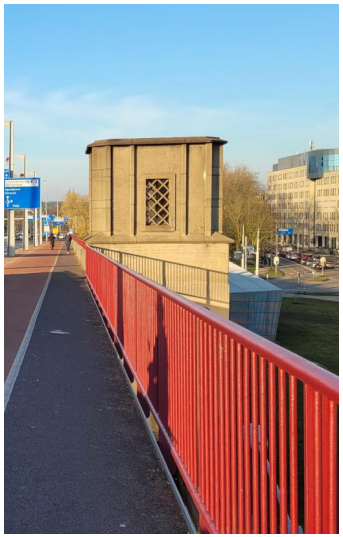
1. Kenmerkend zijn de bruggehoofden aan weerszijden van de hoofdoverspanning (de boogbrug) en de “brugwachtershuizen” aan de noordzijde. De zuidelijke bruggehoofd is geheel intact gebleven en heeft een karakteristieke vormgeving. Op de bruggehoofden sluiten trapopgangen aan.



Boogbrug in situatie, 2024 (Streetsmart)



Beleving hoofdoverspanning (Gelders Archief)



Brugwachtershuisje (Streetsmart)



Beleving richting Malburgen onder hoofdoverspanning. Het landschap laat nog weinig zien van de wijk (visualisatie Gelders Genootschap)

2. Ter weerszijden van de boogbrug liggen vervolgens aanbruggen. In het noorden overspant de aanbrug het destijds nog bebouwde bouwblok tussen de kade en de Westervoortsedijk. Ten noorden daarvan daalt de weg naar maaiveld, waarbij het grondlichaam onderdeel is van het singelpark. Aan de zuidzijde overspant de aanbrug de Groene Rivier en de dijk. De zuidelijke aanbrug wordt geflankeerd door brugliggers met daarop een rij stalen I-profielen als lichtmasten.



Boogbrug met aanbruggen in situatie (Streetsmart)



Beleving van de aanbrug richting Malburgen. De lichtmasten zetten de beleving van de boogconstructie deels voort



Uitzicht vanaf de aanbrug op de Rijn.



Boogbrug met aanbrug. De boogbrug vormt slecht een klein gedeelte van het geheel.

3. Tussen de dijk en het viaduct over het Waardmanspad ligt de weg op een grondlichaam en zijn er fraai vormgegeven bruggehoofden met stijgpunten voor fietsers en voetgangers. Stijgpunten en balustrades zijn uitgevoerd in natuursteen (op verschillende wijze bewerkt graniet). Het hellende terrein wordt doorsneden door sterk gebogen voet- en fietspaden en betonnen trappen.



Grondlichaam en fraai vormgegeven fiets- en voetgangerspaden (Streetsmart)



Voetgangerstunneltje met op de voorgrond het Waardmanspad, 1940 (Gelders Archief)

4. Ten zuiden van dit viaduct daalt de weg naar maaiveld. Hier kom je aan in Zuid. Het grondlichaam tekende zich hier oorspronkelijk meer af ten opzichte van het vlakke maaiveld. Beplanting en watergangen ondersteunden de lange lijnen.



Grondlichaam in situatie (Streetsmart)



Beleving grondlichaam



Beplanting tussen grondlichaam en Orchislaan

5. Het brugcomplex eindigde in het vooroorlogse ontwerp bij een ovale rotonde met in het midden een sculptuur; het De Monchyplein. De hoofdlijnen van de tuinwijk kwamen hier samen.



Sculptuur bij De Monchyplein afbeelding 1 (Gelders Archief)



Sculptuur bij De Monchyplein afbeelding 2 (Gelders Archief)

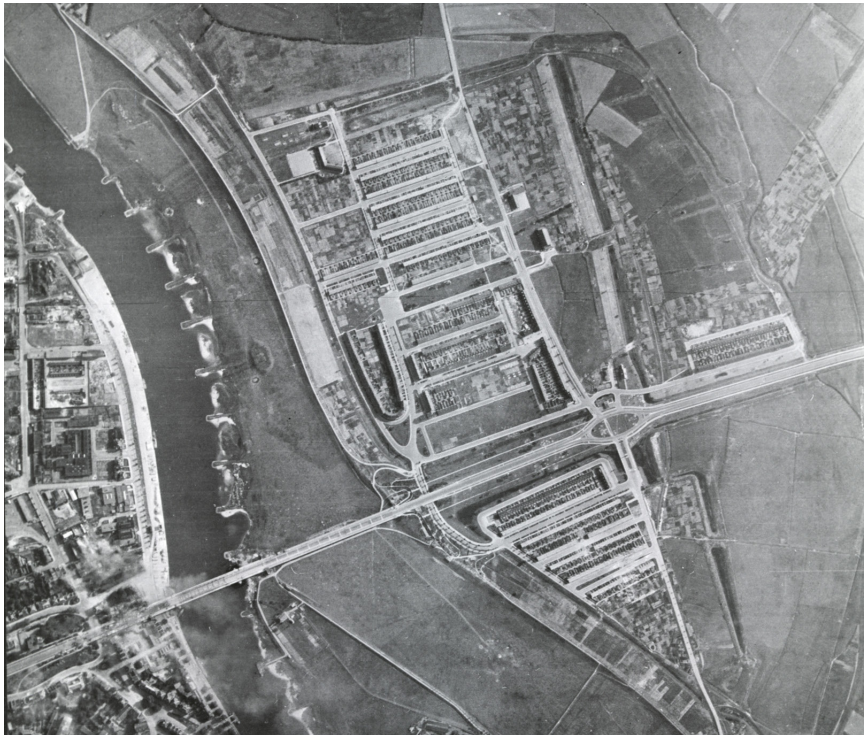


Ovale rotonde De Monchyplein (Gelders Archief)

Intermezzo 2e wereldoorlog en koude oorlog

De Rijnbrug is in de oorlog enkele keren opgeblazen. De Rijnbrug en de Nijmeegseweg speelden een centrale rol in de Slag om Arnhem. Bij de gevechten werden talloze gebouwen in de omgeving verwoest. Na de bevrijding deed een baileybrug even ten oosten van de Rijnbrug tijdelijk dienst als vaste verbinding over de Rijn. Het bruggencomplex werd vrijwel geheel in originele staat herbouwd en kreeg de naam John Frostbrug als eerbetoon aan de luitenant-kolonel, die het bevel voerde over de geallieerde troepen.

Tijdens de Koude Oorlog werd tussen 1951 en 1954 een militaire verdedigingslinie langs de IJssel gebouwd om Nederland door middel van inundatie (het onder water zetten van land) te beschermen tegen een landinvasie vanuit het oosten; de IJssellinie. De Rijndijk, de groene rivier en de John Frostbrug speelden hierbij een rol. In het plangebied zijn geen specifieke werken aanwezig die herinneren aan de IJssellinie. Zuidelijk van Malburgen is westelijk langs de Nijmeegseweg de zogenaamde Defensiedijk nog aanwezig.



Luchtfoto Rijnbrug met linksonder rook door de gevechten, 19-09-1944 (Gelders Archief)



De foto hierboven werd op donderdag 21 september 1944 gemaakt door de Duitse soldaat Karl Heinz Kracht, gezeten op een Duitse tank. Evacuées vanuit Arnhem Zuid lopen over de Rijnbrug naar het noorden. (Slag om Arnhem archief)



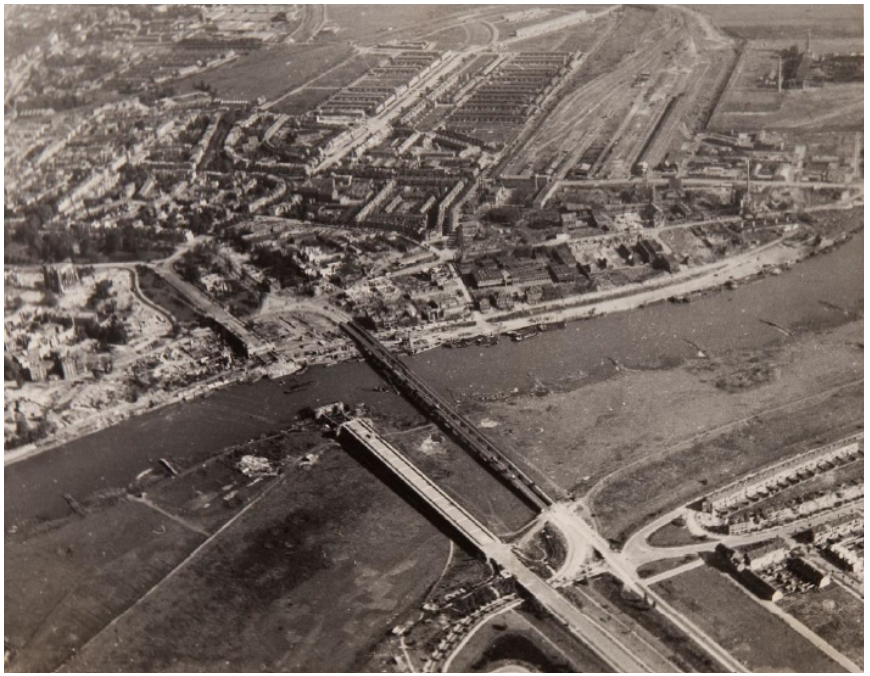
Met volgeladen handkarren met bezittingen lopen evacuées vanuit Arnhem Zuid over de noordelijke brugoprit. (Slag om Arnhem archief)



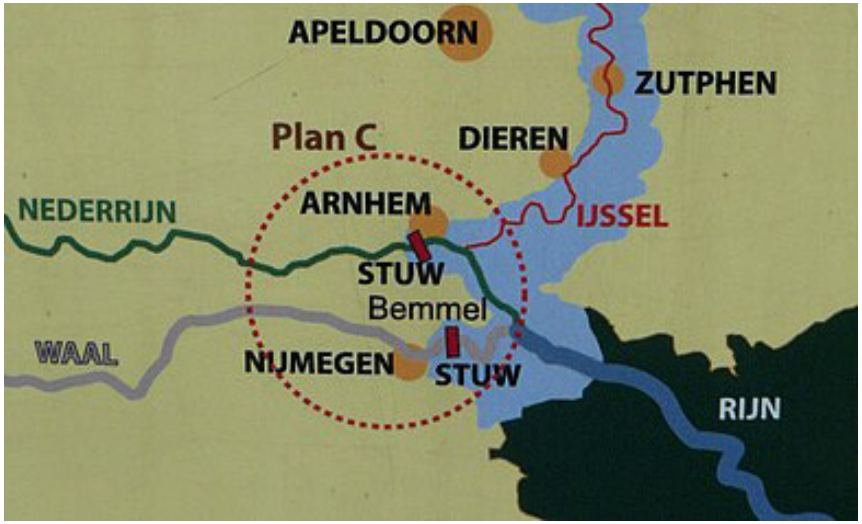
Verwoest huis in de Haagdoornstraat in Malburgen (Slag om Arnhem archief)



Noodbrug, ook wel baileybrug (Gelders Archief)



Luchtfoto 1945 toont de verwoensting van de Rijnbrug en een noodbrug. (Gelders Archief)



Rijn-Ijssellinie gebouwd tussen 1951-1954 (Wikipedia)

Wederopbouw en moderne stad (1945-1990)

Bij de wederopbouw wordt duidelijk dat Arnhem Zuid veel groter zal worden dan Malburgen. Bij de wederopbouw wordt de traditionalistische opzet van de tuinwijk ingeruild voor een modernistische benadering. Hierdoor kreeg het hart van Malburgen, De Monchyplein e.o. omgeving een andere uitstraling. Kenmerkend zijn de flatgebouwen en het winkelcentrum Drieslag, dat meer naar binnen is gekeerd.

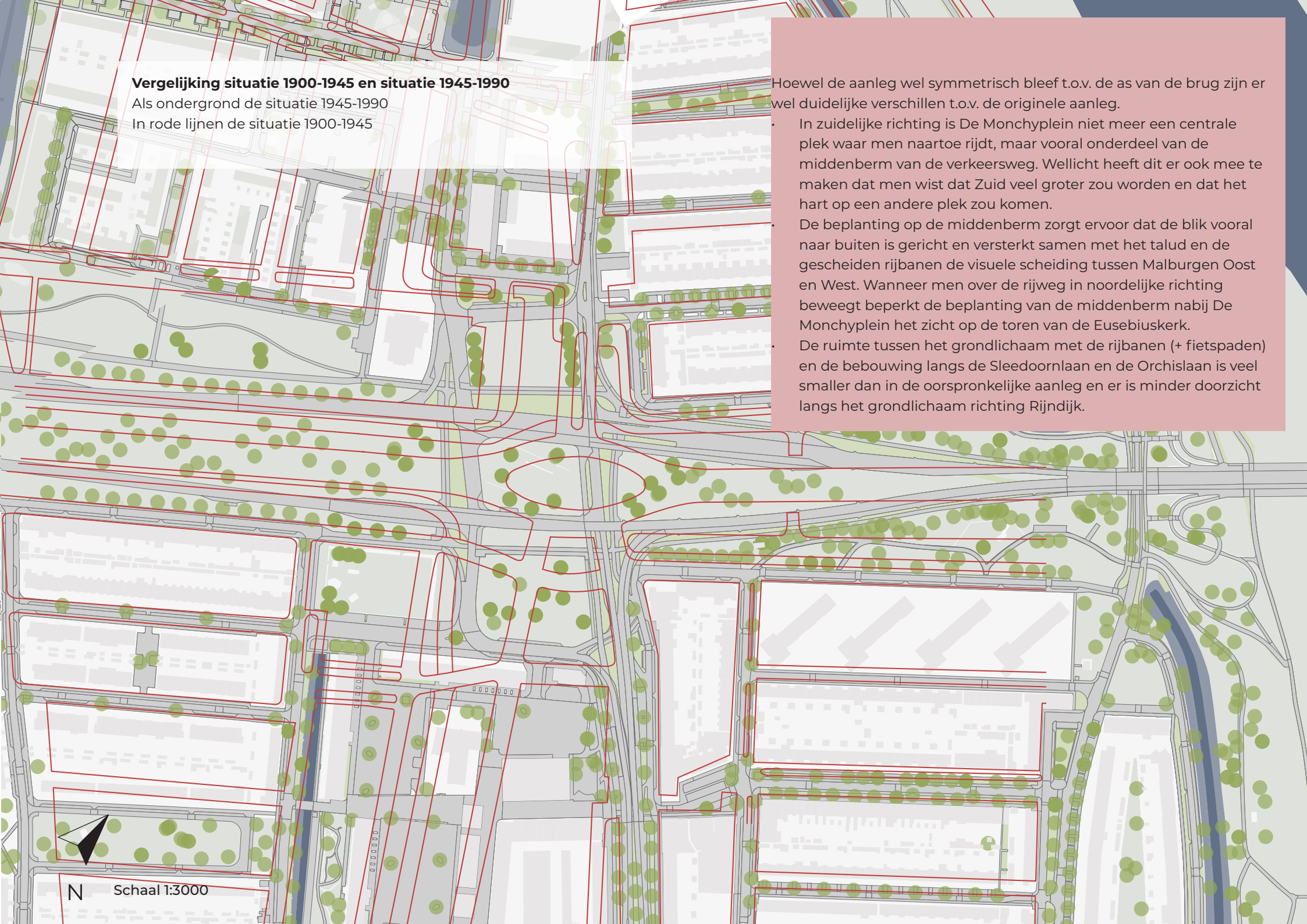
Ten zuiden van Malburgen werd de Nijmeegseweg hier omgebouwd tot een autosnelweg, die niet aansluit op de Griftdijk, maar afbuigt naar het oosten. Later werd in de as van het oude tracé het Ohra-gebouw gebouwd als landmark.



Situatie Nijmeegseweg ontwerp 1970 (Gelders Archief)

In de wijk Malburgen is rond 1970 ten zuiden van het Waardmanspad de oorspronkelijke aanleg van de zone van de Nijmeegseweg geheel op de schop gegaan. Op luchtfoto's uit die tijd is te zien dat geen enkele boom is behouden. Men vond toen dat je met brede autowegen met royale groenstroken kon laten zien dat Arnhem een moderne, bruisende stad was. Hoewel als motief werd aangevoerd dat het toenemende verkeer dit vereiste, was de gedroomde "moderne" uitstraling een belangrijke drijfveer. Dit modernistische ideaal zie je goed aan de impressies voor het toen nog te ontwikkelen winkelcentrum Kronenburg.

Basis voor het ontwerp van 1970 is het knooppunt van wegen. De groenstructuur is daar achteraf bij ontworpen. Kenmerkend voor de verkeersstructuur is dat zuidelijk van het viaduct Waardmanspad de rijweg splitst in twee brede rijbanen met daartussen een erg brede middenberm. Het grondlichaam is breder gemaakt, waarvoor een deel van de watergangen is gedempt. De middenberm kreeg een inrichting, die het grote gebaar van de verkeersweg ondersteunt. Het inrichtingsconcept loopt door vanaf de kruising Batavierenweg/ Pleyweg tot het Waardmanspad. Het is groen om naar te kijken; niet om te gebruiken. Populieren en bloemperken werden aangelegd in een zigzag-patroon en een schuine strepen-patroon. Op De Monchyplein kwam een bloemperk in een ronde vorm, die refereert aan de oorspronkelijke vorm van het plein. De groenstroken buitenlangs kregen een informele inrichting met verschillende soorten bomen, struiken en bloemperken.



Vergelijking situatie 1900-1945 en situatie 1945-1990
Als ondergrond de situatie 1945-1990
In rode lijnen de situatie 1900-1945

Hoewel de aanleg wel symmetrisch bleef t.o.v. de as van de brug zijn er wel duidelijke verschillen t.o.v. de originele aanleg.

- In zuidelijke richting is De Monchyplein niet meer een centrale plek waar men naartoe rijdt, maar vooral onderdeel van de middenberm van de verkeersweg. Wellicht heeft dit er ook mee te maken dat men wist dat Zuid veel groter zou worden en dat het hart op een andere plek zou komen.
- De beplanting op de middenberm zorgt ervoor dat de blik vooral naar buiten is gericht en versterkt samen met het talud en de gescheiden rijbanen de visuele scheiding tussen Malburgen Oost en West. Wanneer men over de rijweg in noordelijke richting beweegt beperkt de beplanting van de middenberm nabij De Monchyplein het zicht op de toren van de Eusebiuskerk.
- De ruimte tussen het grondlichaam met de rijbanen (+ fietspaden) en de bebouwing langs de Sleedoornlaan en de Orchislaan is veel smaller dan in de oorspronkelijke aanleg en er is minder doorzicht langs het grondlichaam richting Rijndijk.

Kernwaarden
1945-1990



1. ‘Moderne’ verkeersweg met gescheiden rijbanen (Gelders Archief)

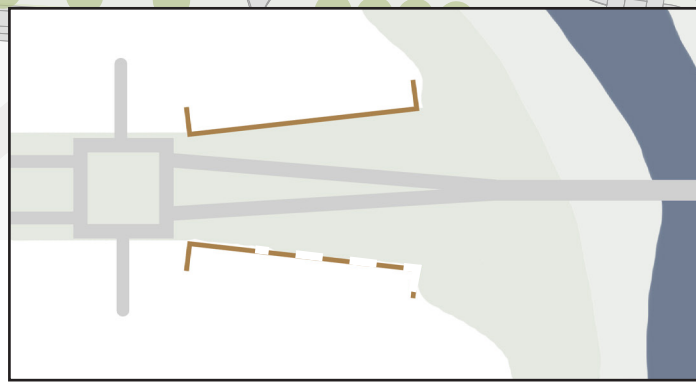


2. Symmetrische ligging in de landschapszone (Gelders Archief)



3. Diagonaal geplaatste flats als typisch wederopbouwensemble (Gelders Archief)

1.
2.
3.
4.
5.



Schaal 1:2000

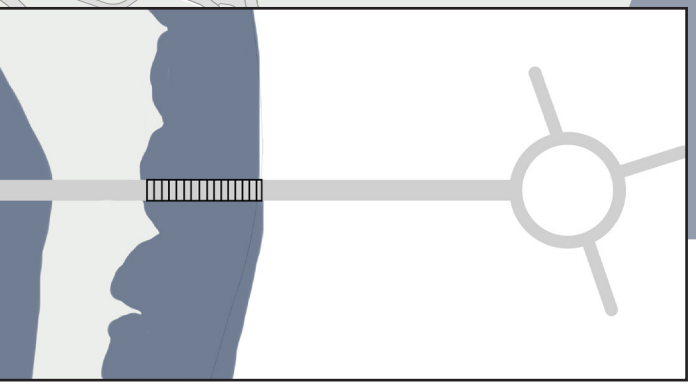
N

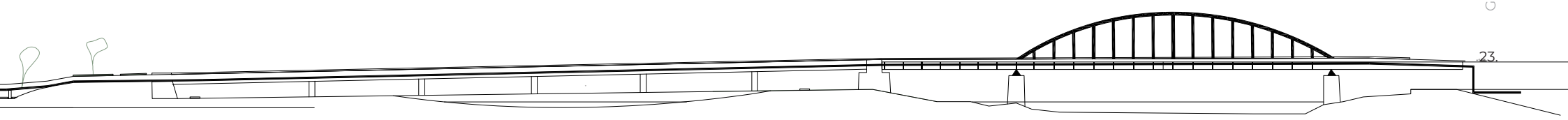


4. Doorlopende landschappelijke zone van Rijnhal tot Rijn; beplanting in middenberm met diagonaal patroon (Gelders Archief)



5. Malburgen deel van groter Arnhem Zuid; nieuw stadsdeelhart bij kruising N325





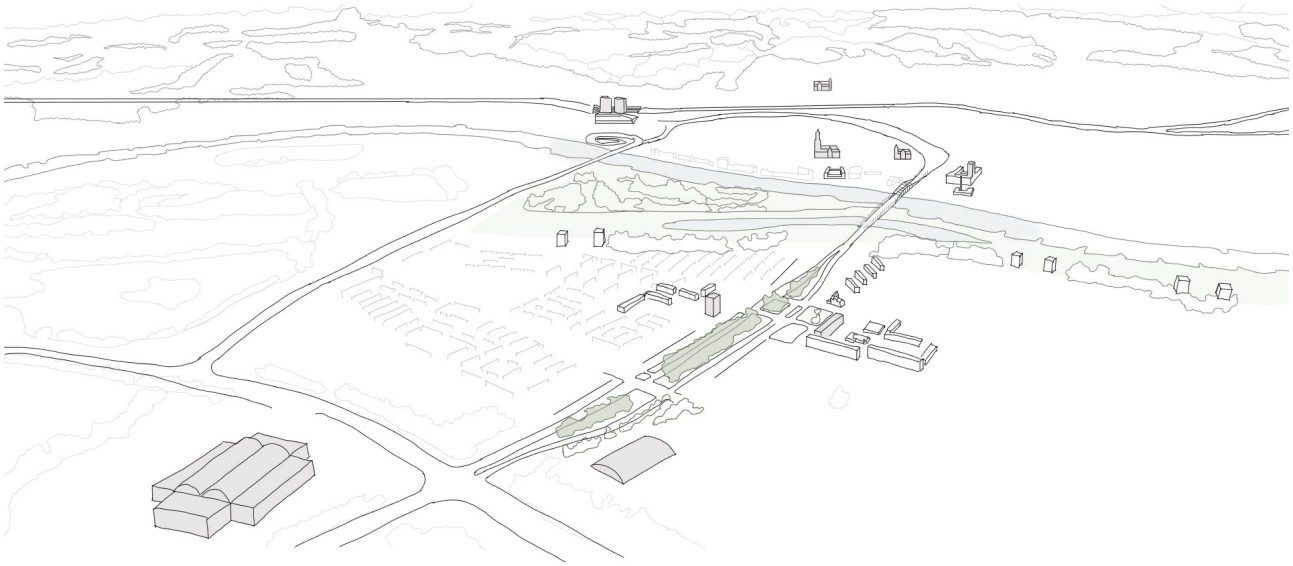
Gelders Genootschap

Kenmerken en waarden in de stadsstructuur



N

Hoofdstructuur landschappelijke zone



Nijmeegseweg in de hoofdstructuur van de stad

Samenvatting kernwaardes per periode

De kernwaarden uit de verschillende periodes gebruikten we om in hoofdstuk 2 ambities voor het ontwerp van 2030 op te stellen. Vervolgens worden deze ambities in hoofdstuk 3 uitgewerkt in het ontwerpkader voor de transformatie.

Realisatie Rijksweg 52/Rijnbrug en polder/tuinwijk Malburgen (1900-1945)
1a. De Monchyplein als hart van de tuinwijk
1b. Assenkruis Nijmeegseweg/Huissensestraat
1c. Hotel Zuid als karakteristiek gebouw
1d. Helder beloop van Rijksweg 52 symmetrische ligging in de landschapszone
1e. Brede en uitwaaierende landschapszone
1f. Escenering aankomst in de stad en aankomst in zuid

Wederopbouw en moderne stad (1945-1990)
2a. 'Moderne' verkeersweg met gescheiden rijbanen
2b. Symmetrische ligging in de landschapszone
2c. Diagonaal geplaatste flats als typisch wederopbouwensemble
2d. Doorlopende landschappelijke zone van Rijnhal tot Rijn; beplanting in middenberm met diagonaal patroon
2e. Malburgen deel van groter Arnhem Zuid; nieuw stadsdeelhart bij kruising N325

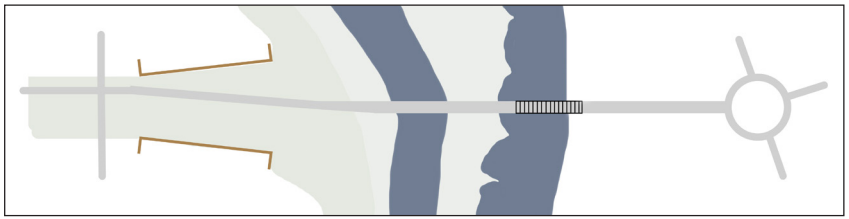
H2. Transformatie 2030

Het lijkt erop dat steeds na 60 jaar het moment is om de Nijmeegseweg opnieuw te transformeren, om zo aanpassingen te maken naar de tijdsgeest van dat moment. Ook kijkend naar de transformatie 2030 zijn er veel hedendaagse opgaven. Zo wordt de vele ruimte die de auto inneemt ter discussie gesteld. Men wil meer ruimte voor beleving en de ontmoeting in een wijk. Verder neemt de belangstelling toe voor natuurinclusief en klimaatadaptief ontwerpen. Ook is er een grote vraag naar woningen, waarvoor ruimte wordt gezocht binnen de bestaande stad.

Deze tijdsgeest is ook te koppelen aan het doel voor de transformatie 2030. Wanneer er ter plaatse van de Nijmeegseweg minder ruimte voor de auto is, is de Nijmeegseweg minder een barrière. Er zal dan meer ruimte ontstaan om Oost en West Malburgen met elkaar te verbinden. Deze verbinding zal vooral ter plaatse van De Monchyplein vorm krijgen. Het nieuwe De Monchypark wordt een plek voor ontmoeten en recreëren. Het ontwerp komt tegemoet aan eigentijdse ambities voor klimaat en biodiversiteit. Er is meer ruimte voor water.

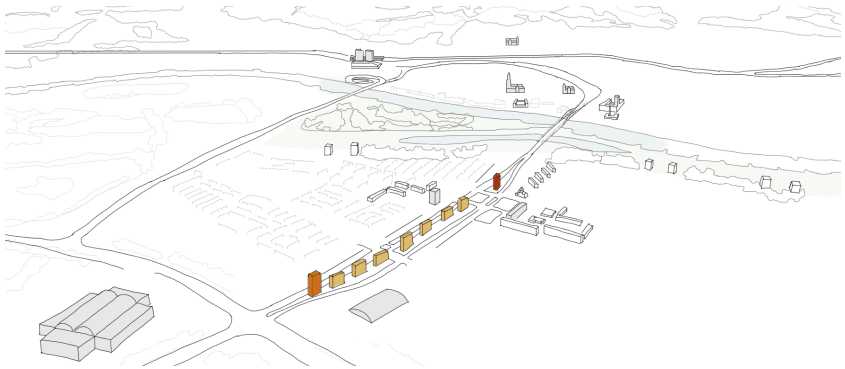
1. Vergelijking ontwerp 1930, ontwerp 1970 en transformatie 2030
In dit hoofdstuk geven we aan hoe deze transformatie van 2030 zich verhoudt tot de ontwerpen van 1930 en 1970. Dit doen we door per periode overeenkomsten en verschillen met de transformatie van 2030 te benoemen. Vervolgens bekijken we de kernwaarden uit hoofdstuk 1. Achter elke overeenkomst of verschil plaatsen we de kernwaarden, uitgedrukt met cijfers en letters, die hiermee verbonden zijn. Wanneer de overeenkomst of het verschil van positieve betekenis is voor de kernwaarde, wordt de kernwaarde in het groen uitgedrukt. Wanneer de overeenkomst of het verschil van negatieve betekenis is voor de kernwaarde, wordt deze in het rood uitgedrukt. Uit deze informatie trekken we vervolgens conclusies en beschrijven we haalbare ambities.

1a. Ontwerp 2030 Nijmeegseweg
Voor het gedeelte ten zuiden van het De Monchyplein liggen de contouren van deze transformatie al min of meer vast. De transformatie is best radicaal te noemen. De Nijmeegseweg wordt meer een tuinstadallee begeleid door bebouwing en gebruikersgroen. Wat betreft verkeer is er een Duurzaammobiliteitsplan met daarbij verschillende opgaven. De auto is niet meer dominant. Het autoverkeer wordt afgeslankt van 2x2 rijbanen naar 2x1 rijbaan en wordt neergelegd op het bestaande westelijke rijbaan profiel. Er wordt plaats gemaakt voor een doorfietspad van Nijmegen richting Arnhem (SF325) en een doorfietspad van Arnhem richting Huissen, waarbij de eerste dominant is. Verder wordt er over de gehele Nijmeegseweg een busbaan neergelegd. Deze verkeerstransitie maakt ruimte voor een fijne leefomgeving met bebouwing op de plek van de oostelijke rijbaan en een deel van de middenberm.



Vastliggende contouren ontwerp 2030

N



Ter inspiratie: reeks gebouwen met kop en staart kan opnieuw structuur geven aan de Nijmeegseweg, als de bomenstructuur wordt aangetast..

1b. Realisatie Rijksweg 52/Rijnbrug en polder/tuinwijk Malburgen (ontwerp 1930)

Kernwaarden:

1a. De Monchyplein als hart van de tuinwijk
1b. Assenkruis Nijmeegseweg/Huissensestraat
1c. Hotel Zuid als karakteristiek gebouw
1d. Heldere beloop van Rijksweg 52 symmetrisch ligging in de landschapszone
1e. Brede en uitwaaierende landschapszone
1f. Escenering aankomst in de stad en aankomst in zuid

Overeenkomsten en verschillen t.o.v. ontwerp 1930

Overeenkomsten:

- De Monchyplein wordt De Monchypark als hart van Malburgen **1a**
- Autoverkeer weer gebundeld **1d**
- Verkeerstuin aan de dijk met waardevolle boomgroepen en bomenlanen nog steeds aanwezig. **1e, 1f**
- Hotel Zuid als karakteristiek gebouw **1c**
- Assenkruis Nijmeegseweg/Huissensestraat **1b**

Verschillen:

- Autoweg ligt ten zuiden van het Waardmanspad niet symmetrisch in de landschapszone **1d**
- In de landschappelijke zone wordt aan de oostkant van de nieuwe verkeersweg een strook met bebouwing toegevoegd. De zone wordt daardoor minder landschappelijk ofwel de als landschappelijk ervaren zone wordt veel smaller. **1d, 1e**
- In de inrichting van de versmalde zone is de weidsheid van het rivierenland niet meer echt herkenbaar. Wel komt er meer water in beeld. **1e, 1e**
- Het sculptuur/de klokkentoren op het Monchyplein ontbreekt. **1a**

Nader te bepalen:

- Escenering aankomst in de stad en aankomst in zuid **1f**



Ontwerp 1930

N

1c. Wederopbouw en moderne stad (ontwerp 1970)

Kernwaarden

2a. 'Moderne' verkeersweg met gescheiden rijbanen
2b. Symmetrische ligging in de landschapszone
2c. Diagonaal geplaatste flats als typisch wederopbouwensemble
2d. Doorlopende landschappelijke zone van Rijnhal tot Rijn; beplanting in middenberm met diagonaal patroon
2e. Malburgen deel van groter Arnhem Zuid; nieuw stadsdeelhart bij kruising N325

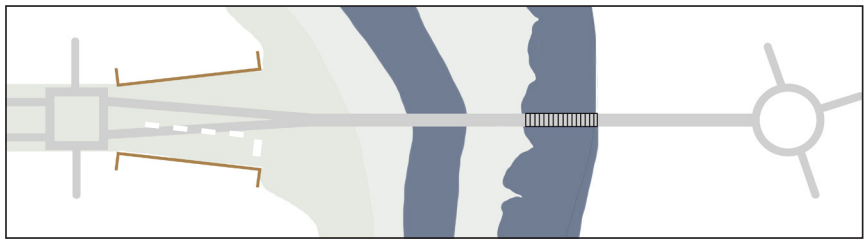
Overeenkomsten en verschillen t.o.v. ontwerp 1970

Overeenkomsten:

- Diagonaal geplaatste flats **2c**

Verschillen:

- Gescheiden rijbanen verdwijnen, verkeerstructuur niet meer centraal **2a, 2b**
- Symmetrische ligging verkeersweg verdwijnt (door beoogd gebruik) **2b, 2d**
- De doorgaande landschapsstructuur in de brede middenberm verdwijnt. Tevens verdwijnt de huidige betekenis van de ruimte als middenberm. **2d**
- Het restant ten noorden van het De Monchyplein wordt een relict. Het is geen onderdeel meer van een grote landschapsstructuur. Behoud heeft alleen zin als het betekenis kan krijgen in de nieuwe opzet. **2d**
- In de landschappelijke zone wordt bebouwing toegevoegd. De weidsheid van het rivierenland is niet meer herkenbaar. **2d**



Ontwerp 1970

N

1d. Conclusies vergelijking ontwerp 1930, ontwerp 1970 en transformatie 2030

In het rood zijn de kernwaarden aangegeven die worden aangetast, gelet op de vastliggende elementen van de transformatie 2030. Geconcludeerd kan worden dat de transformatie 2030 meer waarden van het ontwerp uit 1970 aantast dan waarden van het ontwerp uit 1930. Er wordt weer meer teruggegaan naar het ontwerp uit 1930, maar dan met de hedendaagse tijdslaag. Onderdeel van deze hedendaagse tijdslaag is groen voor gebruik, klimaat en biodiversiteit. Dit in tegenstelling tot kijkgroen in de eerdere ontwerpen.

Realisatie Rijksweg 52/Rijnbrug en polder/tuinwijk Malburgen (ontwerp 1930)

1a. De Monchyplein als hart van de tuinwijk
1b. Assenkruis Nijmeegseweg/Huissensestraat
1c. Hotel Zuid als karakteristiek gebouw
1d. Heldere beloop van Rijksweg 52; symmetrische ligging in de landschapszone
1e. Brede en uitwaaierende landschapszone
1f. Escenering aankomst in de stad en aankomst in zuid

Wederopbouw en moderne stad (ontwerp 1970)

2a. 'Moderne' verkeersweg met gescheiden rijbanen
2b. Symmetrische ligging in de landschapszone
2c. Diagonaal geplaatste flats als typisch wederopbouwensemble
2d. Doorlopend landschappelijke zone van Rijnhal tot Rijn; beplanting in middenberm met diagonaal patroon
2e. Malburgen deel van groter Arnhem Zuid; nieuw stadsdeelhart bij kruising N325

2. Conclusie - relatie kernwaarden en ontwerpopgaven
De transformatie 2030 raakt aan een aantal kernwaarden uit de voorgaande perioden. Sommige waarden blijven en sommige verdwijnen; sommige waarden krijgen een andere invulling of krijgen opnieuw betekenis. Er worden ook nieuwe waarden toegevoegd.
In het ontwerpkader, dat in het volgende hoofdstuk wordt uitgewerkt, zijn het landschap en het gebouw onderscheiden om pragmatische redenen. Het verkeersontwerp is leidend voor het landschapsontwerp.

In deze conclusie relateren we de eerder benoemde kernwaarden aan de ontwerpopgaven voor landschap/verkeer (1) en gebouw (2). De meest relevante kernwaarden staan bovenaan. Vervolgens volgt de ambitie per opgave. Deze informatie wordt in hoofdstuk 3 gebruikt om een kader voor uitwerking en beoordeling van plannen ontwerpopgaven op te stellen.

2.1. Ontwerp landschap/ verkeer
- Landschapszone Nijmeegseweg opnieuw vormgeven als hoofdstructuur van de stad en Malburgen. Zowel op schaal van aanlanding als schaal van Rijnhal tot Rijn.
- Bovenwijkse verkeersstructuur is de basis. Nieuwe bebouwing ondersteunt betekenis als hoofdstructuur.
- Ter hoogte van de aanlanding zijn het nieuwe woongebouw, de verkeersweg op de westelijke rijbaan en het doorfietspad elementen van de nieuwe structuur.
- Tracékeuze doorfietsroute tussen De Monchyplein en Airborneplein raakt kernwaarden brugcomplex.
- Oost en West verbinden.
- Westelijke rijbaan en doorfietsroute laten opgaan in het integrale ontwerp.

Ambities:
1. nieuw eigentijds landschapsontwerp maken met gelijkwaardige kwaliteiten als het ontwerp uit 1930. Het landschap moet dominant blijven.
2. Verkeerslijnen functioneel neerleggen en laten opgaan in integraal landschapsontwerp.

2.2. Ontwerp woongebouw
- Hoofdmoment in beleving ruimtelijke structuur stad en wijk.
- Enscenering reis van en naar brugcomplex.
- Speelt in op verandering dwarsprofiel zone Nijmeegseweg .
- Ondersteunt doorlopende (landschappelijke) zone met bebouwing van Rijnhal tot Rijn.
- De Monchypark verbindende ruimte tussen Malburgen Oost en West.
- Assenkruis zone Nijmeegseweg/ Huissensestraat.

Ambitie: De zone Nijmeegseweg tussen Gelredome en het brugcomplex beleefbaar houden als hoofdstructuur van de stad en Malburgen, ondanks dat erin gebouwd wordt.

H3. Kader voor uitwerking en beoordeling van plannen ontwerpopgaven

Aanleiding voor dit kader
In voorgaande hoofdstukken zijn de historisch ruimtelijke waarden van het brugcomplex en de landschapszone Nijmeegseweg onderzocht. Daaruit komt naar voren dat de zone Nijmeegseweg in de jaren 30 en 60 van de vorige eeuw ingrijpend is getransformeerd. Beide keren op basis van een consistente visie, waarbij de betekenis voor het Arnhemse stadsbeeld leidend was.

We staan nu aan het begin van een volgende transformatie. Een belangrijke wens is om gebieden ter weerszijden van de landschapszone beter met elkaar te verbinden. Maar men wil ook de verkeersstructuur aanpassen en woningen bouwen in de landschapszone. Daarnaast zijn er nieuwe ideeën ten aanzien van functie en beleving van openbaar groen. Bijvoorbeeld om het openbaar groen meer betekenis te geven voor de inwoners van Malburgen en om in te spelen op klimaatverandering en biodiversiteit. Al deze veranderingen komen samen in het plangebied, dat tevens de verbinding vormt met het brugcomplex en de zone langs de Rijn.

De unieke betekenis van het plangebied voor het Arnhemse stadsbeeld blijft een uitgangspunt. De vraag is welke waarden we kunnen en willen meenemen en welke nieuwe waarden we willen en kunnen toevoegen? Naar aanleiding van het hiervoor gepresenteerde onderzoek is over deze vraag een dialoog gevoerd met het Kwaliteitsteam Arnhem Zuid, de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit, het projectteam, de klankbordgroep en anderen. Op basis daarvan is onderstaand kader geformuleerd.

Doel van dit kader
Om de veranderingen in en rond de aanlanding van de brug in Arnhem Zuid in goede banen te leiden is er behoefte aan een richtinggevend kader, dat tevens gebruikt kan worden om plannen op te toetsen. Zo'n kader is gewenst omdat de aanlanding deel uitmaakt van het brugcomplex, een beschermd monument, én vanwege de bijzondere betekenis van de plek voor de stad en Arnhem Zuid.

Randvoorwaarden en proces
Om recht te doen aan de waarde van het brugcomplex en de betekenis van de plek is hier een hoogwaardig, integraal ontwerp vereist. Verkeer, landschap, stedenbouw, architectuur en inrichting zijn hier sterk verweven.

Voor een hoogwaardig, integraal ontwerp is vooral ook ontwerpruimte nodig; ruimte voor plannen, die boven verwachting zijn. Het planproces moet worden ingericht op realisatie daarvan. Enerzijds gaat het daarbij om de inzet van de creativiteit van goede ontwerpers en anderzijds om borging van kwaliteitsdoelen in proces. Het ontwerpkader, zoals hierna is uitgewerkt, gaat uit van zo'n planproces. In het kader wordt een onderscheid gemaakt tussen uitgangspunten, eisen en richtlijnen voor het ontwerp. Uitgangspunten liggen vast. Eisen zijn harde doelen. Richtlijnen zijn mogelijke oplossingen en wensen. Hieraan kan verschillend invulling worden gegeven, als beter wordt voldaan aan de eisen.

In het kader zijn het landschap en het gebouw onderscheiden om pragmatische redenen. Het verkeersontwerp is leidend voor het landschapsontwerp. Het raakt de structuur van het plangebied en het brugcomplex ten noorden van het plangebied. De keuzes voor het verkeer moeten in samenhang met de gevolgen voor het brugcomplex en de landschappelijke/stedenbouwkundige structuur worden gemaakt. Het planproces moet zo worden ingericht dat de keuzes t.a.v. de structuur worden gemaakt op basis van een integraal ontwerp.

Voor het verkeersontwerp moeten nog keuzes worden gemaakt. Deze worden mede bepaald door de mobiliteitsambities en de mogelijkheden binnen het profiel van de John Frostbrug. Deze gaan

invloed hebben op de inrichting van het monument. Deze keuzes gaan vooraf aan aan het ontwerp van de inrichting. In bijlage 2 wordt ingegaan op de verkeerskundige relaties, die over de Nijmeegseweg en de John Frostbrug richting het stadscentrum lopen.

De plek waar het woongebouw moet komen ligt min of meer vast. Het woonprogramma is globaal bekend. De historisch-ruimtelijke context is deels een gegeven, maar het ontwerp voor het aangrenzende openbaar gebied, zowel rond de aanlanding van de brug als op en rond het De Monchyplein, is nog in ontwikkeling.

Ontwerpkader landschap

Uitgangspunten

- Het plangebied, waarop dit ontwerpkader betrekking heeft, ligt binnen de begrenzing van het huidige gemeentelijke monument. Het maakt deel uit van de grotere landschapszone Nijmeegseweg in de wijk Malburgen.
- Deze landschapszone verbindt het landschap vanaf de dijk tot de Rijnhal en verder. In de landschapszone komt een reeks nieuwe woongebouwen, maar de doorgaande lijn en een sterk groen karakter blijven behouden.
- De functionaliteit van het bovenwijkse verkeer is leidend voor het integrale landschapsontwerp (zie ook bijlage 2). Het gaat hier in het bijzonder om verkeersroutes, die gebruik maken van de John Frostbrug, zoals de verkeersweg, de doorfietsroute en de routes voor openbaar vervoer.
- In het gebied tussen het Waardmanspad en de Huissensestraat moet de overgang tussen het symmetrische profiel van het brugcomplex en het asymmetrische profiel ten zuiden van de Huissensestraat vorm krijgen. Het nieuwe woongebouw speelt hierin door zijn positie en iconische architectuur een cruciale rol.
- Ten zuiden van de Huissensestraat ligt de verkeersweg aan de westzijde en het doorfietspad aan de oostzijde. Ten noorden van de Huissensestraat moet de precieze plaats van de doorgaande lijnen nog worden bepaald.
- Door de transformatie van de landschapszone verliezen het grondlichaam ten zuiden van het Waardmanspad en de kenmerkende aanleg met populieren in de huidige tussenberm hun structurerende waarde. Als relict van de jaren 60 aanleg hebben ze dan nauwelijks nog cultuurhistorische waarde. Ze hoeven daarom niet behouden de worden. Op huidige plek kunnen ze beperkend zijn voor de dialoog tussen het iconische gebouw en het brugcomplex. Er is een nieuw structurerend concept voor de landschapszone (reliëf, groen, wegen/paden en bebouwing) nodig.
- Overige waardevolle bomen en boomgroepen worden zo veel mogelijk behouden.
- Het Waardmanspad behouden als verbinding tussen Malburgen Oost en West.
- Kenmerkende beeldtaal van de opgangen bij het Waardmanspad behouden bij aanpassingen.

Eisen

- Het plangebied is onderdeel van de grotere landschappelijke structuur van Malburgen. Het verbindt de dijkzone met het nieuw te ontwerpen De Monchypark. Het landschapsontwerp voor het plangebied sluit aan op de identiteit van de dijkzone. Openheid en weidsheid zijn kenmerkend.
- Het landschapsontwerp voorziet in een eenduidig karakter van het gebied tussen Sleedoornlaan en Orchislaan. Het verbindt zo de woongebieden van Malburgen Oost en West.
- Het nieuwe landschapsontwerp is eigentijds en verweeft ruimtes, lijnen, gebouw en brugcomplex tot een geheel. Het schept een logische overgang van de symmetrische naar de asymmetrische aanleg.
- De verkeersstructuur is helder en functioneel. Het alignement van wegen en paden ondersteunt de landschapsbeleving vanaf deze wegen en paden.
- Met vista's langs het gebouw is de doorgaande lijn van zuid naar noord en van noord naar zuid goed zichtbaar. Vista's zijn vrij van zichtbeperkende beplanting en bebouwing. Bebouwing en beplanting vormt begrenzing van deze vista's om blikken te sturen en de serie van landschappelijke beleving en de beleving van het brugcomplex te accentueren.
- In de beleving van de landschapszone domineren het groene karakter en de open ruimte. Voorzieningen t.b.v. het verkeer zijn ingetogen vormgegeven. Het ruimtegebruik voor verkeersdoeleinden is zo compact mogelijk.
- Het parklandschap krijgt meer waarde voor verblijf en wandelen. Een netwerk van informele paden verbindt het gebied met de dijkzone, het De Monchypark en de aangrenzende woon- en groengebieden. Het wordt zo min mogelijk doorsneden door wegen voor auto's en doorfietspaden.

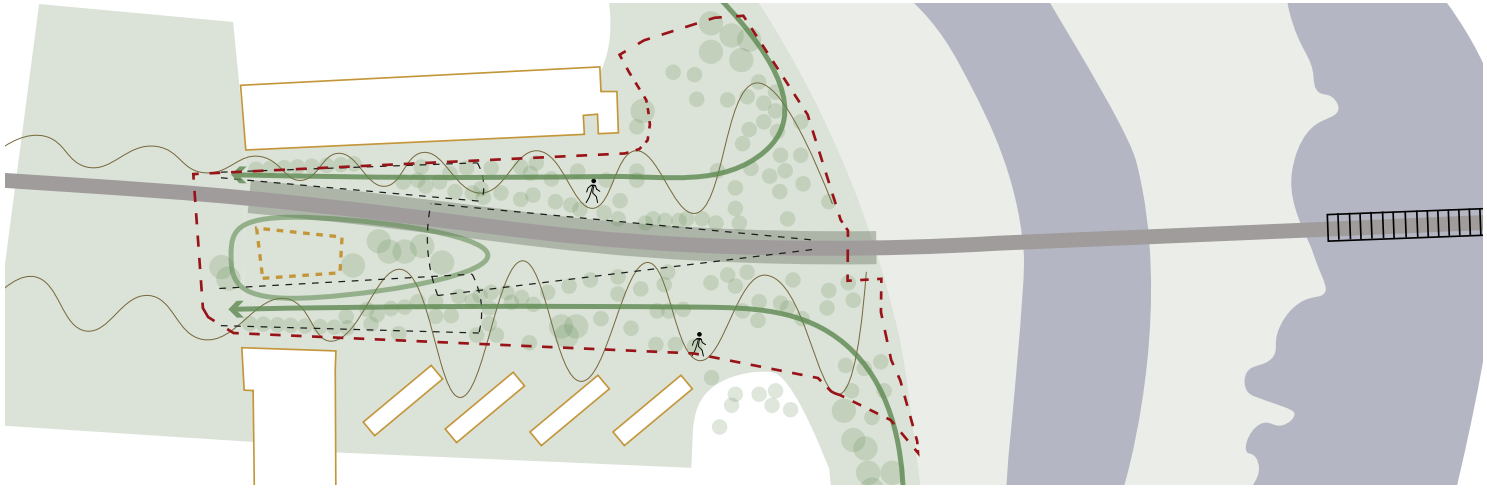


Diagram uitgangspunten landschap aanlanding brugcomplex

Ontwerprichtlijnen

- Het huidige haaks parkeren aan de Orchislaan detoneert en blokkeert de landschappelijke waarden; het is een wens dit te laten verdwijnen.
- Er is ruimte gereserveerd voor het doorfietspad. Aanvullend onderzoek is nodig voor de precieze plaatsing. Een mogelijkheid is de ‘vork’ met het dubbele fietspad aan de oostzijde en de verkeersweg weg aan de westzijde.
- Fietspaden volgen zoveel mogelijk de nieuwe lijn voor de auto voor een compacte verkeersruimte en taludlichaam. Op de Huissensestraat wordt op een natuurlijke manier aangesloten op beoogde structuren in het stedenbouwkundig plan van de Nijmeegseweg. (Dit betekent dat het fietspad aan de oostzijde op een gegeven moment (vanaf noord naar zuid gezien) loskomt van de rest van de structuur.)
- In bijlage 1 wordt dieper ingegaan op de tracering van het doorfietspad. Hierin worden enkele opties geschetst .
- Met eigentijds wordt bedoeld, dat nadrukkelijk ook wordt gekeken naar klimaatbestendigheid, biodiversiteit en gezondheid. Eigentijds kan ook gaan over gebruikskwaliteit en betrokkenheid van bewoners met groen en landschap.
- Het grondlichaam bij de aanlanding opnieuw vormgeven (reshapen), zodat het minder een visuele barrière vormt tussen Malburgen Oost en West.

Ontwerpkader woongebouw

De ontwikkeling van het gebouw en de ontwikkeling van het openbaar gebied kennen hun eigen procesgang. Raakvlakken zijn de enscenering bij het rijden over de brug, de landing op het maaiveld van het woongebouw en de wijze waarop het gebouw aansluit op de aangrenzende landschappelijke inrichting.
Het programma van de bebouwing wordt grotendeels wonen.

Uitgangspunten en eisen

- De transformatie van het beschermde gebied en de bebouwing is een integrale opgave. De nieuwe beoogde bebouwing moet aansluiten bij de kernwaardes van het beschermde gebied, zoals die in het transformatiekader zijn benoemd. Gebouwmassa, architectuur en landschap vormen een integrale compositie.
- Het gebouw moet wat teruggeven aan en het beschermde gebied en de wijk. Enige vorm van openbare ruimte in, op, of onder het gebouw en/of sociale bestemming is gewenst.
- Het gebouw introduceert de nieuwe reeks van gebouwen komende vanaf het brugcomplex en beëindigt de reeks komende vanuit zuid. Het voegt identiteit toe aan Malburgen en aan het de Monchypark in het hart van Malburgen.
- Stedenbouwkundig is het gebouw onderdeel van de reeks nieuwe gebouwen in de landschapszone Nijmeegseweg in Malburgen.
- Het gebouw komt in de locatie ‘zoekgebied’.
- Om recht te doen aan de waarde van het brugcomplex en de betekenis van de plek voor de stad is hier een hoogwaardig architectonisch- en inpassingsontwerp vereist.
- De architectuur is van een uitstekende kwaliteit en voegt iets bijzonders toe in Arnhem.
- Het nieuwe gebouw is een zelfstandig, alzijdig icoon. De bouwmassa manifesteert zich een monolithisch en rank. Het ontwerp is robuust en tijdloos.
- Het nieuwe woongebouw voegt iets toe aan de reeks van beelden bij de reis van Noord naar Zuid en terug via de verkeersweg en het doorfietspad.
- Geparkeerde auto’s t.b.v. de woningen zijn niet zichtbaar. Het parkeren moet altijd onzichtbaar, en onder de grond worden opgelost. Ook fietsparkeren is uit het zicht, maar wel goed toegankelijk.
- Auto ontsluiting is aan de zuidzijde, vanaf de Huissensestraat, en is integraal onderdeel van het landschapsontwerp.
- Het beschermde gebied blijft openbaar, behalve de plek van het gebouw. Private buitenruimtes komen niet op maaiveld.

Ontwerprichtlijnen

- Het gebouw wordt een herkenbaar baken voor Arnhem-Zuid.
- De plint van het gebouw gaat een relatie aan met het landschap.
- De overgang tussen gebouw en landschap is helder ontworpen.
- Een collectieve, of ook publieke functie, is ondergebracht in de plint van het gebouw, en definieert de overgang tussen landschap en gebouw.
- Alle functies zijn geïntegreerd in het architectonisch concept. Functies als terrassen, balkons zijn onderdeel van de hoofdmassa en opgenomen in het architectonische ontwerp.
- Het wordt een alzijdig gebouw met installaties uit het zicht.

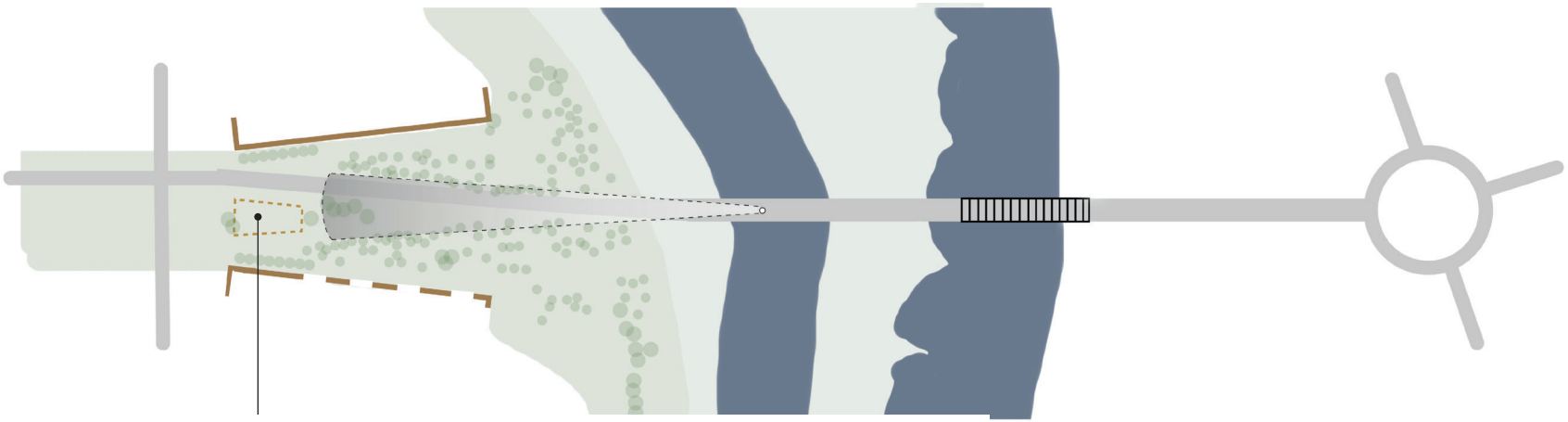


Diagram ontwerpkader woongebouw vanaf de John Frostbrug

N

Kader waar gebouw in geplaatst dient te worden

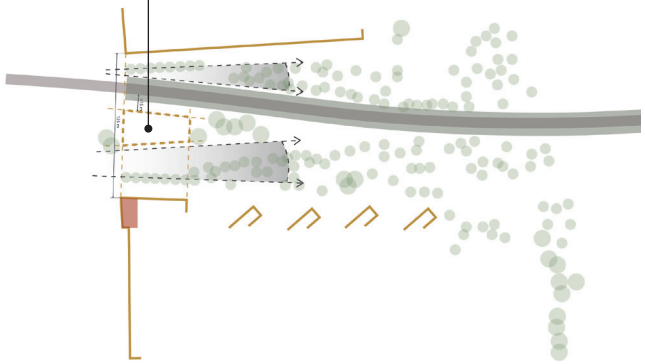


Diagram ontwerpkader woongebouw vanaf de Monchypark

N

Bijlage 1 - Tracering doorfietspad noordelijk van De Monchyplein

Een doorfietspad moet aan allerlei voorwaarden voldoen om in aanmerking te komen als doorfietspad. Bijvoorbeeld voldoende breedte, weinig bochten en weinig ander verkeer. Dit schuurt met de kwaliteiten van de plek. Hoe het doorfietspad, voetgangers en 'gewone' fietsers straks de brug over gaan, aan welke kant en op welke plek, is nog in onderzoek. Er zijn verschillende varianten mogelijk. Er zal sowieso ook sprake zijn van fasering. Uitgangspunten voor het doorfietspad zijn:

- De doorfietspaden zo aanleggen, dat ze het landschap niet opdelen. Bijvoorbeeld door deze te bundelen met de hoofdrijbaan of met de woonstraten langs de buitenzijde. Maak logisch doorgaande lijnen.
- Het doorfietspad is onderdeel van het integrale landschapsontwerp en draagt bij aan een balans tussen west en oost Malburgen.
- De symmetrische opzet is uitgangspunt. De symmetrische ligging van paden op het brugcomplex zoveel mogelijk behouden.
- Op het brugcomplex bevinden de paden voor fietsers en voetgangers zich tussen de constructie van de brug en beeldbepalende onderdelen als de "brugwachtershuizen" en de koppen van de pijlers en de trapopgangen. De paden op de brug zijn in de jaren '60 verbreed tot de huidige breedte. Er is twijfel of de ruimte aan één zijde breed genoeg is voor fietsers in tweerichtingen. Verbreden van het fietspad op het brugcomplex raakt de monumentale waarden, omdat beeldbepalende onderdelen moeten worden verwijderd en de symmetrie verdwijnt. Plaatselijk verbreden van het voetpad is misschien wel mogelijk of het toevoegen van enkele uitzichtplatforms.
- Het oorspronkelijke en gewaardeerde padencircuit in het dijkpark niet zijn functie laten verliezen.

Ideeën, niet kaderstellend:

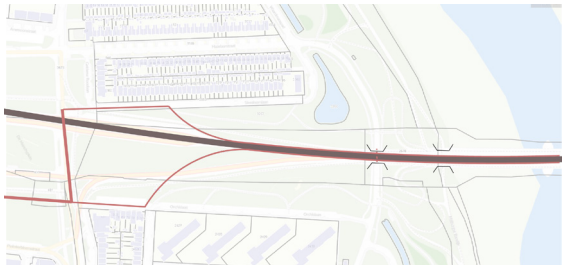
- Een optie zou kunnen zijn om het doorfietspad tussen De Monchyplein en het Airborneplein in tweerichtingen aan de oostkant van de verkeersweg te leggen. Op het brugcomplex fietsen de fietsers dan in tweerichtingen aan de oostkant en wandelaars krijgen vrij baan aan de westkant. Hierbij is het wel zaak om de symmetrie zoveel als mogelijk te behouden.
- Wellicht dat middels ontwerpend onderzoek een oplossing kan worden gevonden. De voor- en nadelen voor het hele systeem moeten goed worden afgewogen. Uit cultuurhistorisch oogpunt heeft handhaving van het huidige systeem de voorkeur. Een switch tussen symmetrische en asymmetrische ligging kan worden vormgegeven bij het viaduct Waardmanspad of op De Monchyplein. Aan de noordkant voorziet het Airborneplein al in een dergelijke switch.
- Fietsroutes kruisen drukke wegen. Het zou goed zijn te doordenken hoe eventuele ongelijkvloerse kruisingen logisch kunnen worden ingepast als ze nodig blijken. De impact op de landschapsbeleving kan groot zijn.

1. Opties

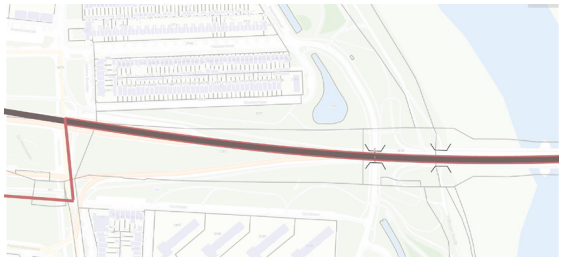
Voor de verbinding tussen de doorfietspaden op de brug en de doorfietsroute door De Monchypark zijn er meerdere oplossingen denkbaar. We hebben twee mogelijkheden geschetst die meer rekening houden met de historische kernwaarden.

Bij optie A sluiten de paden als ze op maaiveld zijn aan op de woonstraten aan de buitenzijde. In de smalle landschapszones ter weerszijden van het woongebouw worden woonstraat en fietsroute gebundeld, waar meer ruimte biedt voor landschapsbeleving.

Bij optie B lopen de paden door tot de verkeerskruising. Voor de route in noordelijke richting is dit minder gunstig. In beide gevallen zal gebruik gemaakt worden van een fietspad evenwijdig aan de Huissensestraat.



Doorfietspad optie A



Doorfietspad optie B

Bijlage 2 - notitie verkeer gemeente Arnhem

Memo

GEMEENTE Arnhem

Betreft: **Verkeerskundige verkeersstructuur en fasering Nijmeegseweg en John Frostbrug**

Aanleiding
Ten behoeve van het stedenbouwkundig plan voor 'fase 2 van de woningbouw Nijmeegseweg' wordt voorgesteld het gebied ten noorden van de Huissensestraat ter plaatse van het gemeentelijk groenmonument te transformeren. De nieuwe compositie na de wegverlegging vraagt om een herdefiniëring van dit gebied. In het 'transformatiekader Nijmeegseweg' van het Geldersgenootschap wordt ingegaan op de kernwaarden van dit gebied

Deze memo is aanvullend op het transformatiekader waarbij specifiek wordt ingegaan op de voorgestelde wegverlegging, de fasering, maar ook op de huidige en gewenste stedelijke verkeerskundige relaties die over de Nijmeegseweg en de John Frostbrug richting het centrum lopen.

Op dit moment is de Nijmeegseweg één van de belangrijkste verkeersaders richting het centrum van Arnhem waarbij de auto dominant is in het huidige wegbeeld. Dat wordt met het Duurzaam Mobiliteitsplan in de toekomst anders.
In het kader van de gewenste woningbouwontwikkeling langs de Nijmeegseweg is gekozen het toekomstig wegprofiel richting het westen te leggen en de verkeersstructuur compact(er) en beter oversteekbaar te maken.
De rijlopers op de Nijmeegseweg worden samengevoegd en de weg wordt opnieuw ingericht conform het Duurzaam Mobiliteitsplan waardoor woningbouw aan de oostzijde van het plangebied mogelijk wordt.
In het ontwerp richten we ons primair op de voetganger en fietser en minder op de auto conform het ontwerpprincipe STOMP (Stappen, Trappen, OV, deelMobiliteit en Personenauto).

Verkeersstructuur
Voor een goede inrichting van de Nijmeegseweg, de brugopgang en de John Frostbrug is het nodig de belangrijkste verkeersstructuren/-relaties te duiden, deze zijn (in volgorde van belangrijkheid):

1 <u>De looprelatie tussen Malburgen en het centrum van Arnhem</u>
Deze looproute, Malburgen noord – centrum Arnhem, loopt via de John Frostbrug. De route wordt gebruikt door voetgangers waarbij het grootste deel via het brughoofd zuid naar de Malburgse Banddijk, de Huissensedijk en via de verkeerstuin naar het Waardmanspad/Graslaan loopt. Er is (nu) geen directe looprelatie met het De Monchyplein. In praktijk lopen deze voetgangers via het fietspad. Dit is een ongewenste situatie aangezien dit fietspad smal is en daardoor onveilige situaties ontstaan. De route via de looppaden in het park, evenwijdig en deels over de Orchislaan en Sleedoornlaan wordt door de voetganger niet als een logisch alternatief gezien/beleefd. Het is een beleidswens om deze looprelatie vanaf het De Monchyplein richting de John Frostbrug te verbeteren.

2. <u>Het doorfietspad Arnhem-Nijmegen en Arnhem-Huissen</u>
De belangrijkste doorfietsroute evenwijdig aan de Nijmeegseweg, loopt via de Dotterlaan en is het doorfietspad Arnhem-Nijmegen. Deze route is één van de belangrijkste lokale en regionale fietsrelaties van Arnhem zuid over de Rijn. Dagelijks maken ruim 12.000 fietsers gebruik van deze route over de John Frostbrug.
Naast het doorfietspad Arnhem-Nijmegen is er tevens de beleidsopgave tussen Arnhem en Huissen een hoogwaardige fietsrelatie te realiseren. Deze route loopt over de nog te realiseren langzaam verkeersbrug ter hoogte van bij Rijnpark. Het vormt een belangrijke fiets-/voetgangersschakel tussen Marburgen, Arnhem zuid, Huissen en Rijnpark en Arnhem oost. Tot het moment van realisatie van deze brug, loopt de doorfietsroute (nog) via de John Frostbrug en zal via de Graslaan/Waardmanspad via de verkeerstuin aansluiten op de brug.

3. <u>De HOV verbindingen over de Huissensestraat en Nijmeegseweg (HOV 1, 2, 3, 300)</u>
De route John Frostbrug van en naar de Huissensestraat is een van de dragers van het openbaar vervoer. De Hoogwaardige Openbaar Vervoerlijnen (HOV 2, 3, en 300) lopen over deze route en verbinden Malburgen zuidoost, Huissen, Bemmel en Nijmegen met het centrum, CS en verder met elkaar. Met de nieuwe inrichting van de Nijmeegseweg zal ook de HOV-lijn 1 via de Hub-GelreDome richting de John Frostbrug gaan rijden.
Deze HOV lijnen maken gebruik van doorstromingskritische trajecten wat maakt dat dit gebeurt via eigen vrijliggende businfrastructuur (busbanen). De eigen busbanen richting het centrum van Arnhem zijn essentieel om de gewenste kwaliteit voor het Openbaar vervoer te kunnen realiseren.

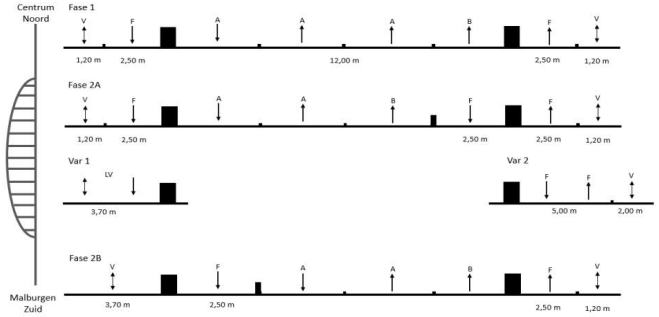
4. <u>De autoroute van en naar het centrum</u>
De Nijmeegseweg en de John Frostbrug blijven ook in de toekomst belangrijke relaties van en naar het centrum. Vanuit het DMP is het de wens de huidige autodominantie te verminderen. Dit doen we door de basissnelheid van het autoverkeer naar 30 km/h te brengen. De Nijmeegseweg wordt opnieuw ontworpen aan de hand van de nieuwe wegtypering en inrichtingseisen van de GebiedsOntsluitingsWeg – 30km/h (GOW30) van het CROW. GOW30 wegen zijn in basis zo ingericht dat tussen de kruispunten de nadruk ligt op doorstromen en bij de kruispunten op uitwisselen. Ook wordt op een 'later moment' het aantal rijstroken voor het autoverkeer op de Nijmeegseweg verminderd.

Verkeerskundige fasering
Om de gewenste DMP-verkeerstructuur te kunnen realiseren is gekozen een fasering toe te passen. De verkeerskundige Fase 1 van de Nijmeegseweg bestaat in 1e instantie uit twee gecombineerde rijstroken (auto en bus) richting het centrum waarop 30 km/h wordt gereden.
Bij deze fase blijft het doorfietspad Arnhem-Nijmegen op de John Frostbrug liggen aan weerszijden van de brug. De route kruist bij het De Monchyplein naar de oostzijde van de Nijmeegseweg. De noodzakelijke kruising van de fietsroute voldoet hiermee niet aan de gewenste kwaliteitseisen die worden gesteld aan doorfietsroutes. Hierbij zijn snelheid, directheid en beperkte (oversteek-) hinder essentieel voor de gewenste kwaliteit.

In de verkeerskundige Fase 2 wordt op de Nijmeegseweg één rijstrook toegewezen aan de bus en blijft er voor de auto nog maar 1 rijstrook per rijrichting over. Het exacte moment van omvormen is nog niet bepaald. Deze hangt samen met de behaalde verkeerskundige effecten door de genomen (DMP-) maatregelen, zoals:

- de openstelling van de A15;
- nieuwe en voldoende kwalitatieve fietsverbindingen Arnhem-Zuid

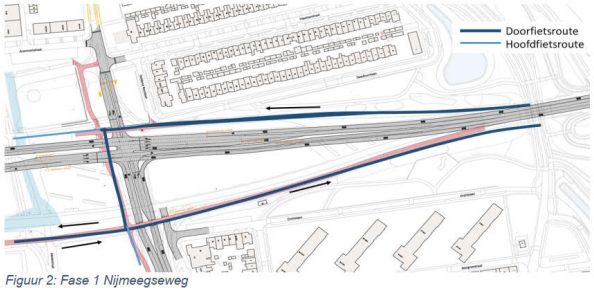
- de beschikbaarheid extra HUB-functies zoals de beschikbaarheid van deelfietsen en een snelle busverbinding/meermanskaartje vanaf GelreDome, waarmee de ‘last mile’ snel en comfortabel gemaakt kan worden;
- andere/overige DMP maatregelen die bijdragen aan de gewenste mobiliteitstransitie.



Figuur 1: indeling John Frostbrug (Voetganger, Fiets, Bus, Auto, LV Langzaam Verkeer)

Bij de verkeerskundige Fase 2 ontstaat er ‘verkeersruimte’ op de John Frostbrug. De brug is nu te smal om alle verkeerskundige structuren te kunnen realiseren, zoals voldoende brede voetpaden, fietspaden en busbanen. Voor het doorfietspad Arnhem-Nijmegen is de wens om de John Frostbrug aan de oostzijde van de brug met een in twee richtingen bereden fietspad te kruisen.

Fase 1: De Nijmeegseweg bestaat uit twee gecombineerde (auto en bus) rijstroken. De huidige indeling van de John Frostbrug blijft gehandhaafd.

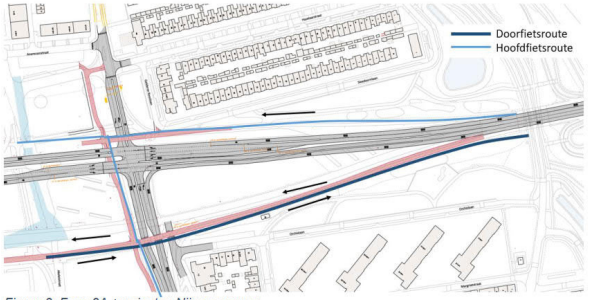


Figuur 2: Fase 1 Nijmeegseweg

Fase 2A: De Nijmeegseweg bestaat uit 1x busstrook en 1x auto rijstrook. Hierdoor komt 1 rijstrook beschikbaar op de John Frostbrug. De doorfietsroute Arnhem-Nijmegen kan hiermee over de gehele lengte de Nijmeegseweg oostelijk van de Nijmeegseweg worden gerealiseerd (van Nijmeegseplein tot aan het Airborneplein).

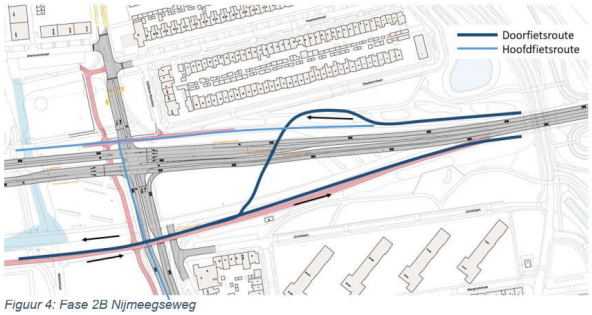
Fase 2A-Var 1: Fase 2A geeft ruimte voor de toepassing van ‘shared space’ voor het Langzaam Verkeer op de westzijde van de brug.

Fase 2A-Var 2: Wanneer het niet wenselijk is om de vrijgekomen verkeersruimte toe te wijzen aan de fiets, is een verbreding van de John Frostbrug nodig aan de oostzijde (tot 7 meter).



Figuur 3: Fase 2A +varianten Nijmeegseweg

Fase 2B: De Nijmeegseweg bestaat uit 1x busstrook en 1x auto rijstrook. Hierdoor komt 1 rijstrook beschikbaar op de John Frostbrug. Deze wordt aan de westzijde gebruikt voor het verbeteren van de fietsstructuur.

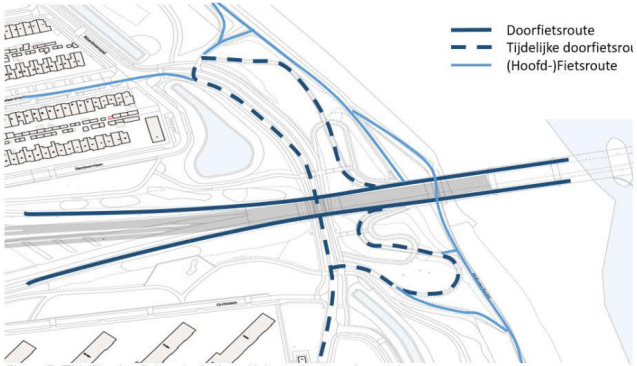


Figuur 4: Fase 2B Nijmeegseweg

De indeling op de John Frostbrug, zoals deze is geschetst in Fase 2A en 2B, zijn indicatief. Er heeft nog geen definitieve keuze plaatsgevonden. Het huidige stedenbouwkundig ontwerp van de Nijmeegseweg maakt dat alle fases en varianten mogelijk blijven.

Tijdelijke doorfietsroute Arnhem-Huissen

Tot de openstelling van de nieuwe voetgangers-/fietsbrug over de Rijn sluit de doorfietsroute Arnhem-Huissen (tijdelijk) aan op de verkeerstuin op de Graslaan/Waardmanspad. De huidige opgangen bij de verkeerstuin voldoen niet aan de gewenste criteria van doorfietsroutes, waaronder de maximale stijgingspercentages, breedte en gestrektheid. Aangezien het hier gaat om een tijdelijke situatie, is het niet gewenst om deze route ingrijpend aan te passen.



Figuur 5: Tijdelijke doorfietsroute Arnhem-Huissen thv de verkeerstuin

Het is wel wenselijk het fietspad te verbreden waarmee fietsers elkaar in de verkeerstuin kunnen inhalen of naast elkaar rijden. De huidige fietspadbreedte in combinatie met de krappe boogstralen leidt in de huidige situatie ‘al’ tot verkeersonveilige situaties.

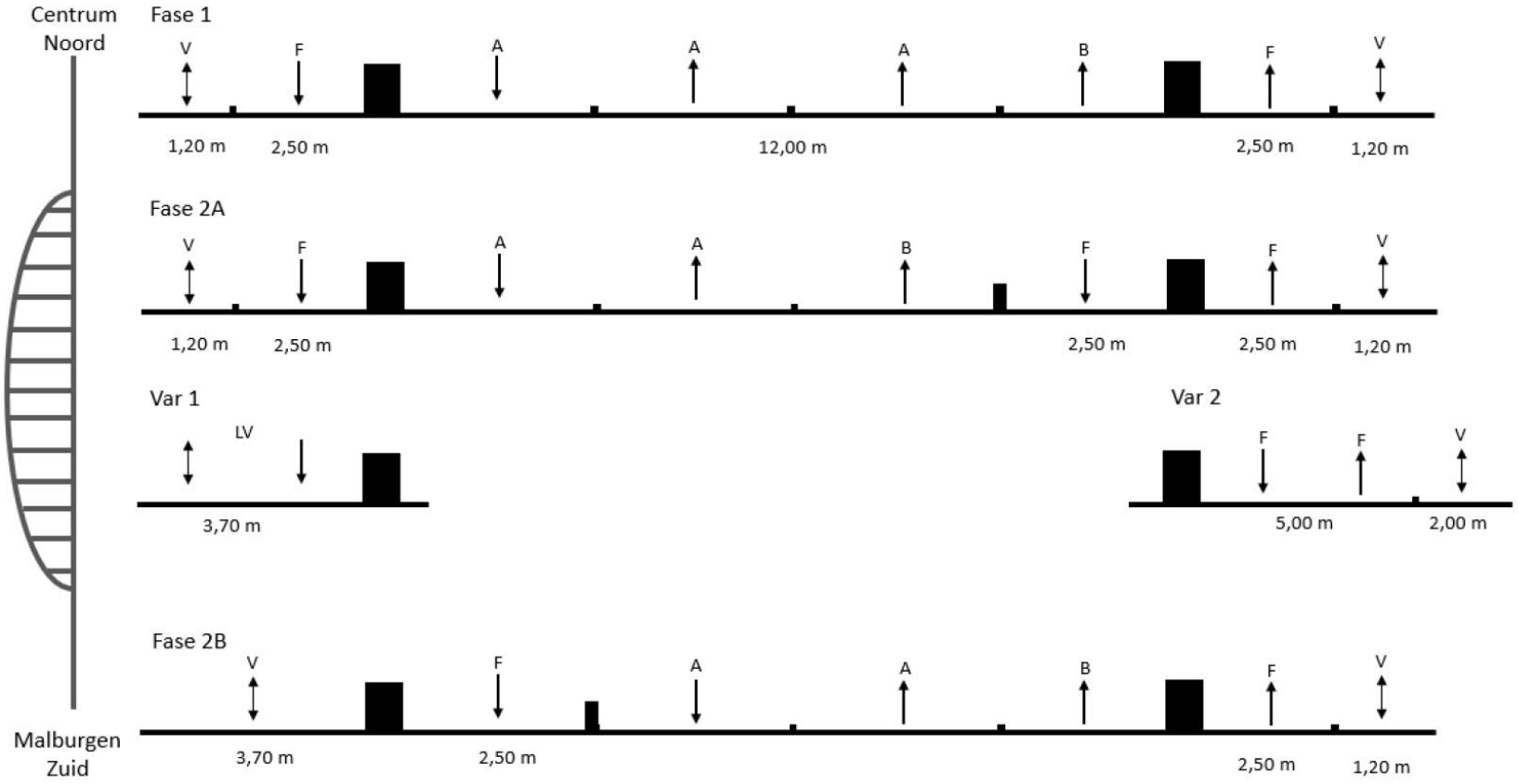
Samengevat

De huidige en gewenste verkeersstructuren op de Nijmeegseweg zijn complex. Alle modaliteiten komen samen op de route van en naar het centrum waarbij de mobiliteitsambities groter zijn dan de beschikbare ruimte. De John Frostbrug vormt daarbij de bottleneck. Hier is de beschikbare verkeersruimte het kleinst. Het maakt dat we verkeerskundige invulling van de brug moeten heroverwegen. Hierbij kan de brug niet los worden gezien van zijn ligging, historische waarde en de noordelijke en zuidelijke brugopgangen, zoals ook in het transformatiekader is aangegeven.

Deze concept-memo vormt de verkeerskundige input voor het gesprek met het Q-team, maar vormt tevens de aanzet tot de (interne) discussie over de inrichting en inzet van de verkeerskundige ruimte op de John Frostbrug. De beschreven verkeerskundige fases en varianten liggen (nog) niet vast. Het stedenbouwkundig ontwerp van de Nijmeegseweg zoals dit momenteel wordt uitgewerkt, is zo van opzet dat op alle (eerder beschreven) verkeerskundige fasen kan worden aangesloten.

Gelders Genootschap

Bijlage 1: Fases versus indeling verkeersruimte John Frostbrug



Beeldreferentielijst

Gelderland, E. (z.d.). Verdwenen boerderijen. Mijn Gelderland. https://mijngelderland.nl/inhoud/routes/ommetje-ressen/verdwenen-boerderijen

Gelders Genootschap. (2020). Cultuurhistorische analyse en waardenstelling van het gemeentelijk monumentale park zuidelijk van de John Frostbrug.

Home - Gelders Archief. (z.d.). Gelders Archief. https://www.geldersarchief.nl/

Slag om Arnhem Archief – Opdat wij niet vergeten. (2018, 7 mei). http://www.slag-om-arnhem.nl/

Street smart. (z.d.). Street Smart. https://streetsmart.cyclomedia.com/

Wikipedia-bijdragers. (2025, 26 januari). IJssellinie. Wikipedia. https://nl.wikipedia.org/wiki/IJssellinie#:~:text=De%20IJssellinie%20was%20een%20militaire,een%20landinvasie%20vanuit%20het%20oosten.

Samen voor schoonheid

Gelders Genootschap
Zypendaalseweg 46
6814 CL Arnhem
026 4421742
info@geldersgenootschap.nl

geldersgenootschap.nl

GELDERS GENOOT SCHAP
stad en land