od205
een ander perspectief

De weg naar de toekomst

NIJMEEGSEWEG FASE II STEDENBOUWKUNDIG PLAN +

12 september 2025

Contact

mail:	mail@od205.nl
projectleiding:	Ralf Hottenträger, Judit Gaasbeek Janzen
overgie teamleden:	Tim Heinsius, Nicolle Cobben, Teun Schuwer, Patrick van Schaik, Yasamin Yaghmaei, Pui-Lun Tam
projectnummer:	115-NW-03
datum:	12-09-2025

Colofon

od205
een ander perspectief

Schiehavenkade 158-160

3024 EZ Rotterdam
tel 010 303 1277
www.od205.nl

Gemeente Arnhem

in opdracht van:
Gemeente Arnhem

Postbus 9029
6800 EL Arnhem

Inhoudsopgave

INLEIDING | 05

VERSLAG VAN HET CO-CREATIEVE PROCES | 06

STEDENBOUWKUNDIG PLAN | 17

DEELASPECTEN | 40

NAWOORD EN DANK | 55

Inleiding

De Nijmeegseweg is de zuidelijke toegangsweg naar Arnhem en loopt dwars door de wijk Malburgen. De weg vormt een barrière die de wijk in tweeën splitst.

Dit Stedenbouwkundig Plan wil de wijk leefbaarder maken. Dit doen we op twee manieren: we bouwen nieuwe woningen en we zorgen ervoor dat de oostelijke en westelijke delen van Malburgen, die nu nog door de Nijmeegseweg van elkaar gescheiden zijn, meer een geheel worden.

In de eerste fase is de westkant van de Nijmeegseweg uitgewerkt in een Stedenbouwkundig Schetsontwerp, 'De weg naar de toekomst' (5 februari 2021). Hierop voortbouwend heeft ontwerpbureau OD205 samen met bewoners en de gemeente Arnhem vanaf september 2023 gewerkt aan fase 2. Dit resulteerde in dit gedetailleerde 'Stedenbouwkundig Plan +', dat de verlegging van de Nijmeegseweg en de bouw van woningen aan de oostkant verder uitwerkt.

De term 'plus' geeft aan dat de plannen zeer precies door de ontwerpers en adviseurs van de gemeente zijn uitgewerkt, zodat alle partijen zekerheid hebben over de haalbaarheid.

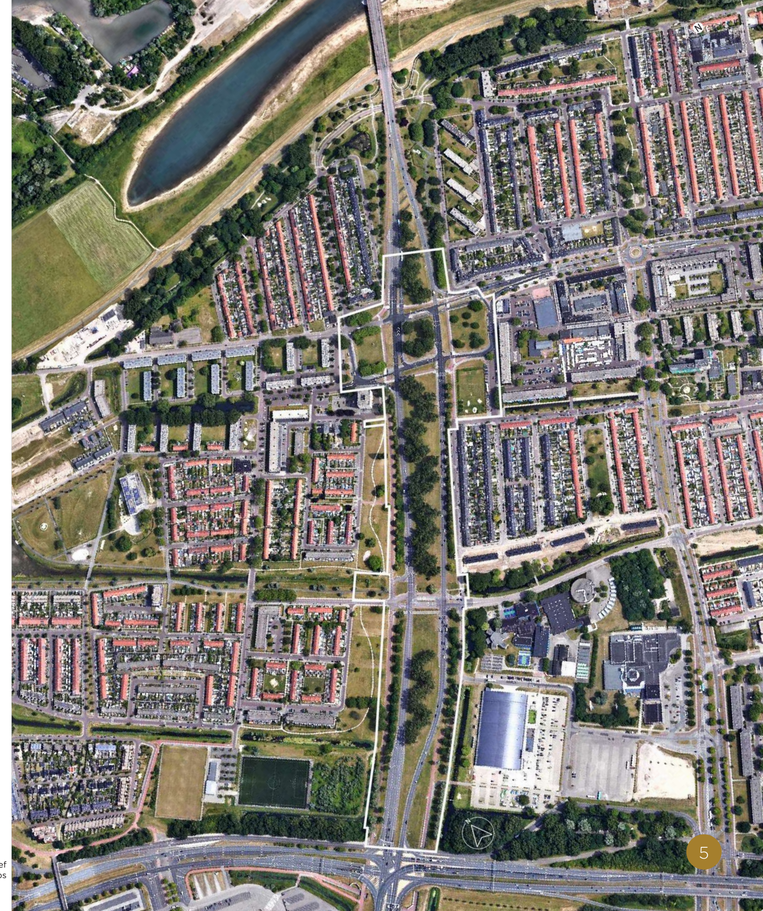
Dit document licht het Stedenbouwkundig Ontwerp voor de tweede fase toe, een verdere uitwerking van de eerder geformuleerde visie.

Het plan is gebaseerd op twee belangrijke uitgangspunten: de Startnotitie Gebiedsontwikkeling Nijmeegseweg Fase 2 van de gemeente (maart 2023) en de wensen en ideeën van de verschillende groepen die bij het project betrokken zijn, zoals de klankbordgroep van bewoners, andere organisaties en gemeentelijke afdelingen.

In nauwe samenwerking met de bewoners en de gemeente heeft OD205 gewerkt aan dit nieuwe woon- en leefgebied.

Door de barrièrewerking van de Nijmeegseweg aan te pakken, woningen toe te voegen, het groene karakter te behouden en het gebied klimaatbestendiger te maken, verandert het gebied in een natuurlijke en klimaatbestendige entree tot de wijk en de stad.

We kijken terug op een inspirerend proces en nemen u op de volgende pagina's graag mee in de stappen die we hebben gezet om tot dit plan te komen.



Plangebied fase 2, indicatief
Afbeelding van google maps

verslag van het co-creatieve proces
met de klankbordgroep

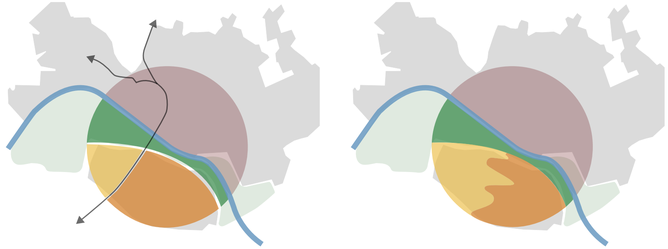
Ambities

Aan de basis van een geslaagde herinrichting van een gebied ligt altijd het formuleren van duidelijke ambities: wat willen we met elkaar bereiken?

Vanuit basisbehoeften van de bewoners van Malburgen en met instemming van de gemeentelijke projectgroep, is geformuleerd dat het project Nijmeegseweg moet bijdragen aan:

- het realiseren van een leefomgeving die meerwaarde biedt voor huidige en toekomstige bewoners van de wijk;
- het leveren van een belangrijke bijdrage aan de doelen van de gemeente inzake woningbouw en klimaat;
- het verbeteren van Malburgen zodat de wijk een aantrekkelijk onderdeel van de stad kan zijn en
- het verbinden van Malburgen Oost en West, ruimtelijk, gevoelsmatig en functioneel wat betreft het langzame verkeer.

Deze ambities zijn voortdurend de meetlat geweest waarlangs OD205 gewerkt heeft bij het uitwerken van het Stedenbouwkundig Plan voor zowel fase 1 als fase 2.



Tweedeling binnen Malburgen (oost en west) opheffen.
Malburgen-oost en Malburgen-west beter met elkaar verbinden.
Nijmeegseweg als ruimtelijke barrière tussen oost en west aanpassen.

Het buurtgevoel en de betrokkenheid verbeteren.
Malburgen een betere bewonersmix, betere voorzieningen en aantrekkelijke plekken geven.

Opzet van de co-creatie

Samen bouwen aan de toekomst van Malburgen.

Voor deze tweede fase zijn, net als in de eerste fase, bewoners nadrukkelijk uitgenodigd om deel te nemen aan de klankbordgroep. De hernieuwde uitnodiging leverde een mooie mix op van vertrouwde gezichten uit de eerste fase en nieuwe aanwas die naast hun betrokkenheid een frisse blik meebrachten naar het project.

De klankbordgroep is samengekomen rondom drie hoofdonderwerpen die samen het stedenbouwkundig plan voor de Nijmeegseweg vormen: de parkweg, de onbebouwde ruimte en de gebouwen. Elk onderwerp is in twee sessies uitgediept. Tijdens de eerste sessie werden wensen, zorgen en ideeën rond het onderwerp opgehaald. Voor de tweede sessie is deze input door OD205 vertaald naar concrete voorstellen, waar de klankbordleden vervolgens in deze sessie op konden reageren. Zo werkten we samen van grof naar fijn, van droom naar concreet. Met als resultaat een breed gedragen stedenbouwkundig plan.

De kracht van dit co-creatie proces zat in de open dialoog, het luisteren naar elkaar en het gezamenlijk zoeken naar oplossingen. De klankbordleden brachten waardevolle lokale kennis in, stelden kritische vragen en dachten actief mee over de toekomst van de Nijmeegseweg. Als ontwerpers vertaalden OD205 dit samen met de gemeente Arnhem naar een ruimtelijk passend en tegelijkertijd toekomstbestendig plan.

1. De weg

De grootste ingreep in het stedenbouwkundig plan voor de Nijmeegseweg is de verlegging van de weg zelf. Een ingrijpende verandering, maar wel een die Malburgen én Arnhem veel gaat brengen.

Door de rijbaan te verleggen, ontstaat er ruimte voor de bouw van woningen aan de oostzijde van de weg. Ook wordt het groen in de middenberm – dat nu vooral 'kijkgroen' is – naar de randen verplaatst. Daar kan het actief worden ingezet en krijgt het een functie. Dit alles zorgt ervoor dat de Nijmeegseweg minder als een barrière wordt ervaren tussen de oostelijke en westelijke delen van Malburgen.

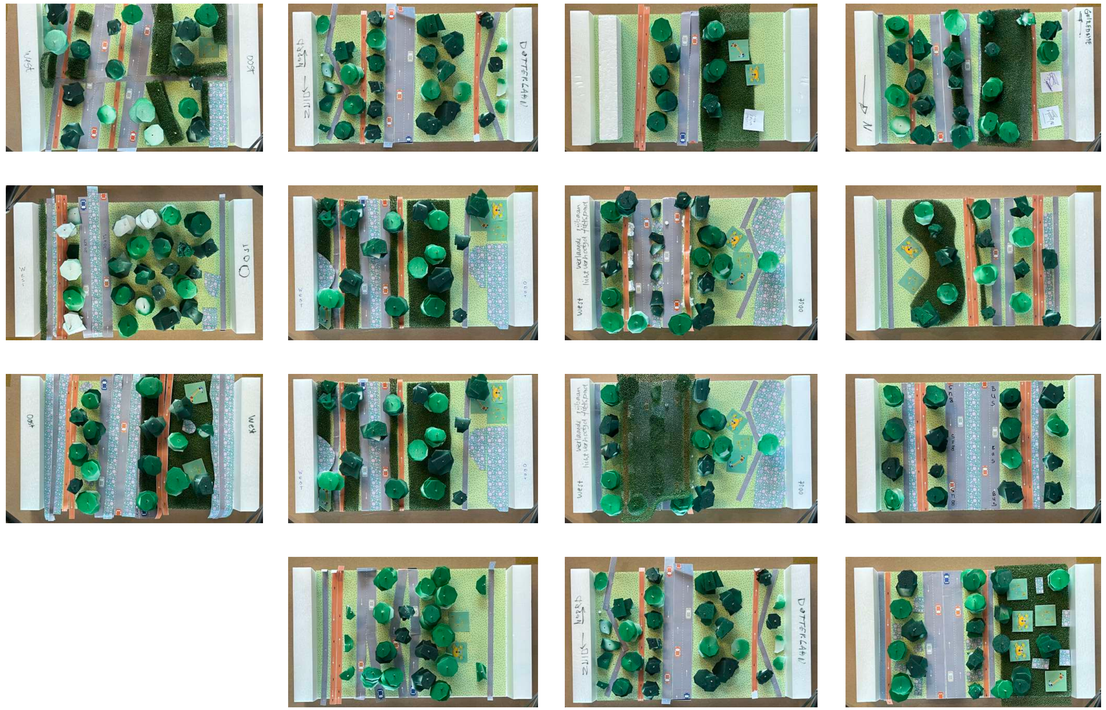
Een ingreep met impact - en daarom belangrijk om samen met de klankbordgroep te verkennen hoe deze nieuwe weg er uit kan zien.

Tijdens een creatieve werksessie kreeg iedere deelnemer daarvoor een eigen maquette van een stukje Nijmeegseweg. De maquette was nog een blanco canvas, met slechts een paar vaste elementen die in de maquette een plek moesten krijgen: twee rijstroken de stad in, twee rijstroken de stad uit en fietspaden in beide richtingen. Hiermee vroegen we de klankbordleden om hun eigen ideale wegprofiel te ontwerpen.

Deze open opdracht leidde tot een breed scala aan ontwerpen. Van alle verkeersbewegingen zo dicht mogelijk bij elkaar tot slingerende wegen van oost naar west. De verschillende maquettes zijn naast elkaar gelegd en met alle leden van de klankbordgroep gezamenlijk besproken. Zo konden gezamenlijke uitgangspunten afgeleid worden uit de persoonlijke ideeën. Daarmee kon OD205 aan de slag om concrete voorstellen te maken voor de ligging van de Nijmeegseweg.

1. De weg

Uitkomsten workshop



1. De weg

Wat waren de belangrijkste gedeelde uitgangspunten?

Een sterke voorkeur voor een groene Nijmeegseweg tekende zich al heel snel af. De wens om de weg niet alleen functioneel maar ook aantrekkelijk en leefbaar te maken, was duidelijk voelbaar.

De belangrijkste uitgangspunten die breed gedragen werden zijn:

1. Een groene nieuwe Nijmeegseweg;
2. Bermen minimaal 6 meter breed voor 1e orde grote bomen;
3. Bomen handhaven – in ieder geval de lindes aan beide zijden;
4. Doorfietspad zoals nu handhaven;
5. Reductie autoverkeer: 2 rijstroken voor de auto (1 de stad in, 1 de stad uit);
6. Toevoegen bus: 2 stroken. Wellicht kan de bus de stad uit op de rijstrook rijden, dan wordt die ruimte groen;
7. Kruispunten compact houden voor goede oversteekbaarheid;
8. 30 km/uur als snelheidslimiet.

Uit deze uitgangspunten en de diverse maquettes die tijdens de klankbordbijeenkomst zijn gemaakt, heeft OD205 drie modellen gedistilleerd.

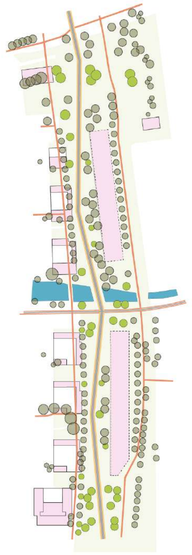
Deze modellen zijn in de tweede sessie besproken met de klankbordgroep. Daarbij is waardevolle en duidelijke input gegeven over hoe goed de modellen aansluiten bij de thema's die bewoners belangrijk vinden:

- gebruiksvriendelijkheid
- aantrekkelijkheid
- toevoeging groen
- inpassing bestaande bomen
- verkeersveiligheid

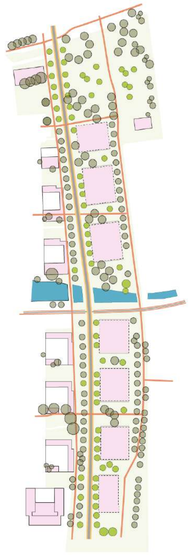
De figuren op de volgende pagina laten zien hoe de drie modellen afzonderlijk op de bovengenoemde vijf thema's scoren. Heel snel werd duidelijk dat model 1 onvoldoende aan een verbetering bijdraagt. Omdat modellen 2 en 3 in grote mate vergelijkbare scores kregen was de opdracht aan OD205 in het vervolgtraject een symbiose van beide modellen te bewerkstelligen.

Modellen

Model 1

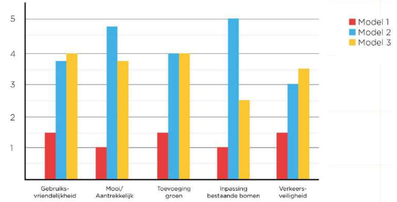


Model 2

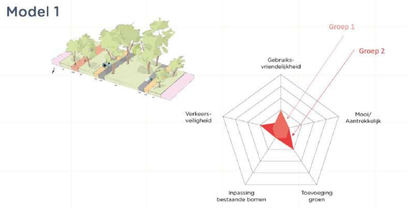


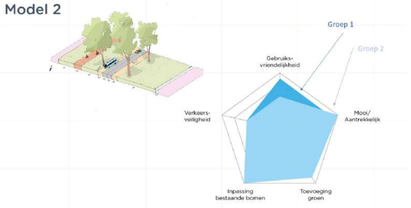
Model 3

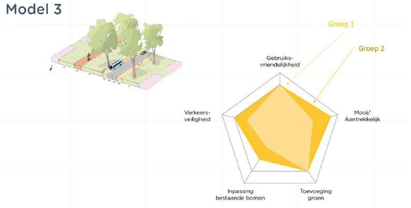
1. De weg



Beoordeling modellen







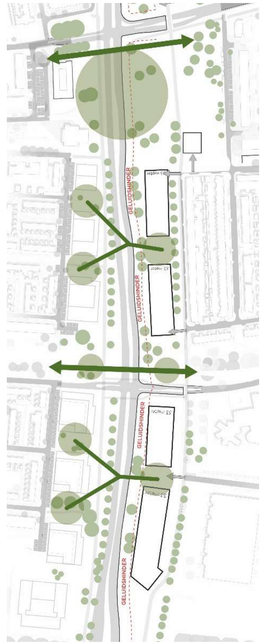
2. De onbebouwde ruimte

Nadat de ligging van de weg was besproken, kon verder worden gekeken naar de onbebouwde ruimte: alle plekken waar géén wegen of gebouwen komen. Hoe geven we deze vorm? Welke sfeer willen we neerzetten? En hoe zorgen we dat de openbare ruimte aansluit bij de ontwikkeling van de eerste fase? Ook deze vragen werden weer aan de bewoners voorgelegd.

In fase 1 stonden de pocketparks -kleine parkjes- tussen de nieuwe bebouwing centraal. Nu is er ruimte om met bewoners vanuit een bredere blik te kijken naar de relatie tussen groen, verblijfskwaliteit en gebruik. Een belangrijk uitgangspunt dat in de co-creatie naar voren kwam was het behoud van bestaande bomen, die niet alleen zorgen voor karakter en schaduw, maar ook bijdragen aan biodiversiteit en klimaatadaptatie. De eerste gesprekken met de klankbordgroep gingen daarnaast over het verbinden van oost en west Malburgen met grote gebaren: de Zeegsingel en een park voor Malburgen.

Vervolgens is er met de bewoners gekeken naar kleinschaligere verbindingen over de Nijmeegseweg heen, door ook aan de oostzijde tussen de bouwvelden pocketparks te realiseren. De bouwvelden zijn een eerste uitgangspunt voor OD205 om het onderwerp gebouwen verder uit te werken: in deze ruimte moeten de woningen landen.

Voor het park is er gesproken over mogelijke invulling. Water, groen, verblijfsplekken, én een kiosk of paviljoen. Met de klankbordgroep werden daarvoor fotocollages gemaakt van de sfeer en uitstraling die zij zouden willen zien in het park.



input invulling park

2. De onbebouwde ruimte

uitkomsten workshop gebruik onbebouwde ruimte

Na het definiëren van het karakter van de onbebouwde ruimte was de volgende stap om met de klankbordgroep in gesprek te gaan over het mogelijk gebruik van deze ruimtes. Wat zijn de wensen en dromen die zij hebben over de functies van de openbare ruimte. Aan de hand van stellingen op posters konden de bewoners met post-its hun ideeën delen met de ontwerpers van OD205.

3. De gebouwen

De ligging van de weg en de opzet en invulling van de onbebouwde ruimte bepalen gezamenlijk de plek en de omvang van de bouwvelden voor de woningbouw. Met dit gegeven heeft OD205 een voorstel gedaan voor de bebouwing.

Hierbij is in eerste instantie enkel gekeken naar de massa-opbouw in vorm en hoogte. Uiteraard passend bij de woningbehoefte voor het plangebied.

Via een maquette in een kijkdoos konden de klankbordleden ervaren hoe de bebouwing haar plek vindt in de wijk Malburgen en aansluit bij de omliggende bebouwing. Met input over de verdeling van de massa's en de hoogtes van bebouwing is OD205 naar de tekentafel gegaan.

3. De gebouwen

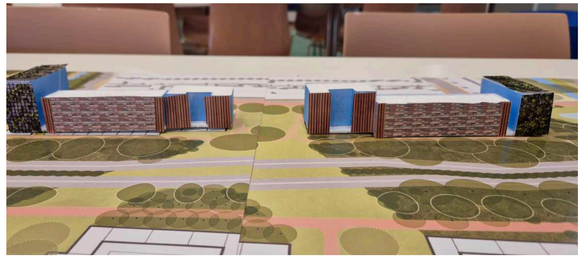
Op die tekentafel is vervolgens ook naar andere aspecten dan massa gekeken. Voor een stedenbouwkundig plan is ook bijvoorbeeld de uitstraling van de gebouwen van belang. Om ook hierover de mening van de bewoners te horen, zijn in een volgende klankbordbijeenkomst de bouwmassa's op grote schaal in een maquette geplaatst, waarna de klankbordleden in verschillende groepjes de massa's hebben beplakt met verschillende soorten materialisatie.

Veel duurzame materialen werden opgeplakt door de klankbordgroep leden. Maar ook was er aandacht voor klassiekere materialen zoals baksteen, om aan te sluiten bij bestaande materialen in Malburgen en de ontwikkelingen aan de westzijde van de Nijmeegseweg (fase 1).

Ook groene bebouwing sprak duidelijk aan. Het hoogteaccent ten zuiden van de Nijmeegseweg werd door velen bestempeld als een groene eyecatcher. Ook het vergroenen van daken en de binnenhoven had veel interesse.

De algemene consensus was dan ook snel duidelijk: de bebouwing moet geen eentonige gesloten wand langs de Nijmeegseweg worden maar een afwisselend geheel met veel visuele en sociale kwaliteiten.

De gewenste uitstraling van de gebouwen zal beschreven worden in het Omgevings-kwaliteitsplan.



STEDENBOUWKUNDIG PLAN

Het concept: van verkeersweg naar parkweg

Nijmeegseweg 1968
Louis Drent

Malburgen kent een dynamische stedenbouwkundige geschiedenis die de huidige structuur en ontwikkelingsuitdagingen diepgaand heeft gevormd. Oorspronkelijk ontworpen als een groen tuindorp, transformeerde het na de Tweede Wereldoorlog naar een functionele wederopbouwwijk. Vandaag de dag staat Malburgen aan de vooravond van een nieuwe, ingrijpende stedenbouwkundige fase; gericht op het verbeteren van het leefklimaat en de ruimtelijke kwaliteit.

Historische ontwikkeling: van tuindorp naar wederopbouwwijk
De moderne geschiedenis van Malburgen begint in 1937, na de aanleg van de Rijnbrug (nu de John Frostbrug). Een ambitieus plan voor een uitbreidingswijk aan de zuidzijde van de Rijn werd opgezet. De wijk werd door architect Grandpré Molière ontworpen als een tuindorp, met een ruime opzet, veel groen en eengezinswoningen.

Maar de Tweede Wereldoorlog bracht de ontwikkeling abrupt tot stilstand. Malburgen werd zwaar getroffen door bombardementen, met name in 1944. Na de oorlog, geconfronteerd met een acute woningnood, week de wederopbouw drastisch af van het oorspronkelijke tuindorp ideaal.
In hoog tempo werden goedkope woningen en portiekflats gebouwd, wat resulteerde in een klassieke volkswijk. Het groen raakte versnipperd en de samenhang met het omringende landschap ging verloren. Deze naoorlogse keuzes leidden tot een eenzijdige woningvoorraad, voornamelijk kleine en goedkope huurwoningen, met als gevolg een sociaal-economisch eenzijdige bevolkingssamenstelling.

Tuindorp werd verkeersknooppunt
De auto werd in de jaren '60 van de vorige eeuw het symbool van de vooruitgang en heeft een stevig stempel op Malburgen gedrukt. De Nijmeegseweg ontwikkelde zich meer en meer tot een primaire verkeersader, essentieel voor de ontsluiting van het groeiende Arnhem. En Malburgen als geheel kreeg steeds meer het karakter van een wederopbouwwijk.

Het motto van licht, lucht en ruimte en de functiescheiding (ook wat betreft de verschillende verkeersdeelnemers) vonden hun weerslag in de wijk.

In 1967 werd de Nijmeegseweg van een nieuw profiel voorzien: de toename van het autoverkeer en de groei van het forensenverkeer leidden tot een nieuwe opzet met meerdere rijbanen de stad in en uit, gescheiden door een 50 meter brede middenberm met populieren en kijkgroen.

De rotonde ter hoogte van de Huissensestraat en Gelderse Rooslaan werd vervangen door het De Monchyplein, feitelijk één groot kruispunt. Daarvoor moest ook het De Monchy-monument, een kloktoren die de belangrijke entree van Arnhem kenmerkte, wijken. De weg, nu de uitloper van de A325, werd een cruciale verkeersader met het karakter van een autoweg. De menselijke maat verdween en de alledaagse verbindingen van bewoners tussen Malburgen-Oost en West werd steeds meer bemoeilijkt.

Vandaag de dag is de weg in zijn verkeerskundige betekenis te vergelijken met de radiale wegen aan de noordkant van de stad. Maar in uitstraling en functioneren is het meer een autoweg dan een stedelijke weg, die Malburgen bovendien tamelijk rigoureus in tweeën snijdt.

Keerpunt
Nu is het tijd voor een volgende stap in de aanpak van de Nijmeegseweg. Voortbordurend op plannen van 25 jaar geleden, hebben bewoners, de gemeente en ontwerpbureau OD205 de handen ineengeslagen om de Nijmeegseweg radicaal te veranderen.

Het doel is om een 'parkweg' te maken: een weg die net zo mooi is als de lanen aan de noordkant van de stad. De weg verbindt Malburgen-Oost en West beter met elkaar en creëert een prettige, groene omgeving waar meer gewoond kan worden. De twee rijbanen voor auto's worden naar elkaar toe geschoven, ongeveer op de plek waar het verkeer nu de stad uitrijdt.

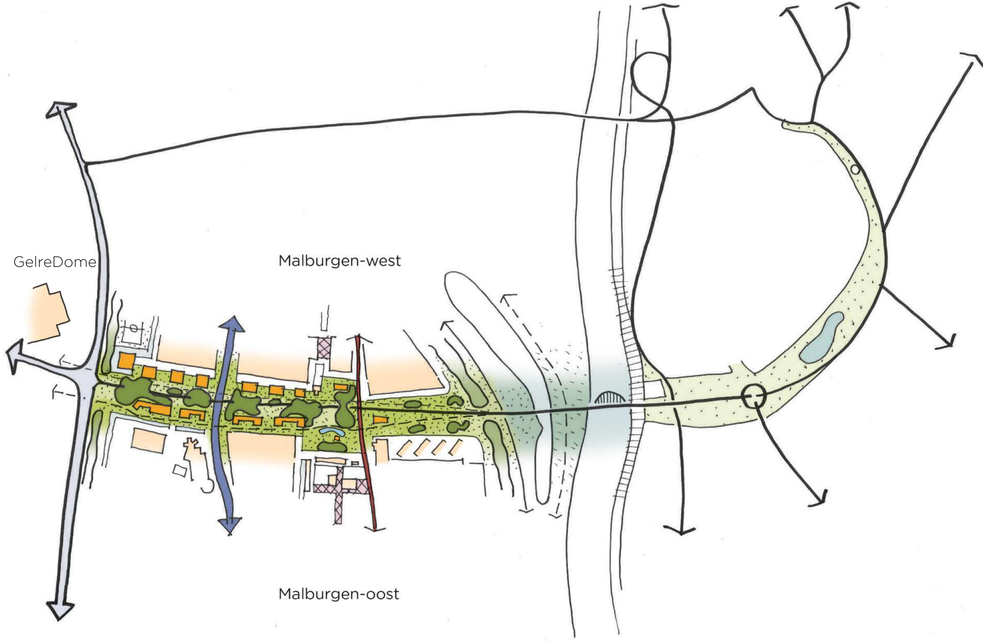
Doordat de weg smaller wordt, ontstaat er aan beide kanten ruimte voor de bouw van nieuwe woningen. Met een breedte van ongeveer 80 meter is de weg straks nog maar de helft zo breed als nu. Zo verandert de weg van een barrière in een groene, stedelijke ruimte die een stuk makkelijker over te steken is dan de huidige situatie.

Geleidelijke transformatie
Waar lanen in de stad vaak in één keer zijn ontworpen, is dat voor de Nijmeegseweg niet mogelijk. Het nieuwe ontwerp gaat namelijk uit van de bestaande situatie en de wens om zoveel mogelijk bomen te behouden. Hierdoor kan de weg het karakter van een klassieke laan niet krijgen en is er gekozen voor een geleidelijke transformatie naar een parkweg. De bomen die in het plan passen, vormen straks, samen met veel nieuwe aanplant, dichter begroeide bosschages. Deze plekken wisselen af met meer open ruimtes. Samen levert dit het beeld op van een weg die door een afwisselend parklandschap loopt.
Met deze ingreep verandert de beleving van de doorgaande ruimtereeks van Arnhem-Noord tot Arnhem-Zuid en omgekeerd: Singel, Berenkuil, John Frostbrug, aanlanding en Nijmeegseweg blijven in elkaars verlengde liggen, maar het verkeer dat de stad binnenrijdt komt aan de westzijde van de aanlanding de brug opgereden. Daarmee heeft het concept voor de herinrichting van de Nijmeegseweg niet alleen impact op Malburgen, maar op de stad als geheel.

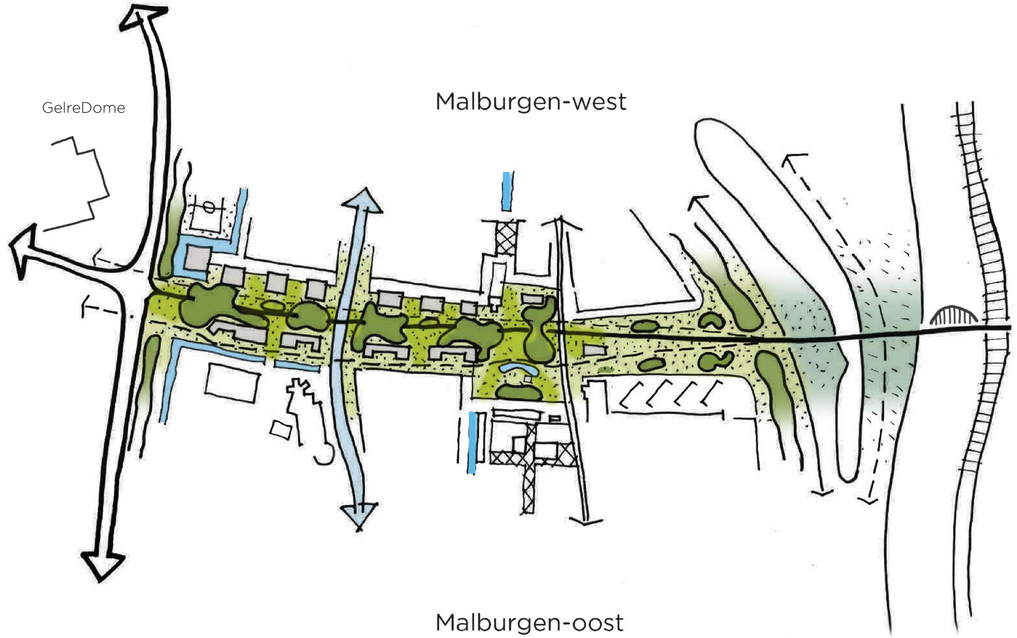
Malburgse Manier 2.0
Het project rond de herinrichting van de Nijmeegseweg kenmerkt zich door brede bewonersbetrokkenheid via de 'Malburgse Manier 2.0', waarmee in co-creatie met bewoners vijf jaar aan het plan is gewerkt. Daarnaast is het project ingebed in een brede ambtelijke en bestuurlijke visie op het stadsdeel en de stad. Het Duurzaam Mobiliteitsplan is daar een belangrijk voorbeeld van.

De aanpak voor de herinrichting van het gebied rond de Nijmeegseweg is vernieuwend en integraal. Het streven is een leefomgeving die aantrekkelijk, gezond en vitaal is, waarbij sociale veiligheid een essentieel onderdeel vormt. Dit thema krijgt ook in de nadere uitwerking de nodige aandacht.

Dit sluit goed aan bij de ambities van de Omgevingsvisie Arnhem 2040 en bij de wensen van bewoners, die via de klankbordgroep daadwerkelijk invloed hebben gehad op het plan. Zij hebben actief meegedacht over de verschillende lagen van het concept, die op de volgende pagina's nader worden toegelicht.



Conceptlaag 1
Groen & water



Een groene parkweg: van barrière naar beleefgroen

Malburgen staat bekend om zijn groen. Eerst als groen tuindorp, later dankzij de kenmerkende populieren in een brede middenberm van de Nijmeegseweg. Die weg in het bijzonder is nu een in het oog springende groene ader door Malburgen. De nieuwe visie, die de weg smaller maakt en de wijken dichter bij elkaar brengt, roept de vraag op: hoe behouden we het groene karakter van de weg? Het antwoord ligt in de ambitieuze transformatie naar de parkweg.

Het uitgangspunt van het nieuwe ontwerp is even gedurfd als noodzakelijk: versmallen van een drukke verkeersader is zeer ingrijpend, maar tegelijkertijd de enige oplossing om zowel groen als bebouwing voldoende ruimte te kunnen geven.
De inzet is om de totale hoeveelheid boomkronenoppervlakte die nu in het gebied aanwezig is, op termijn gelijk te houden. Maar dan wel met een grotere diversiteit aan soorten.

Dit betekent dat daar waar bomen voor de nieuwe inrichting onvermijdelijk moeten wijken, er snel en doordacht nieuwe bomen worden aangeplant. Het motto is dan ook: boominclusief ontwerpen. Er wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de bestaande, waardevolle bomen. Zij vormen een essentieel onderdeel van het nieuwe plan. Waar mogelijk worden ze ingepast, en in andere gevallen -indien mogelijk- verplaatst naar een nieuwe plek in het plangebied.

De bestaande bomen zijn de ruggengraat voor de nieuwe groene structuur. Het nieuwe landschap wordt anders dan nu het geval is, dynamisch en afwisselend. Tussen het Nijmeegseplein en de aanlanding van de brug zullen begroeide en open plekken elkaar opvolgen. De weg zal door een afwisselend parklandschap slingeren.

De dichter op elkaar staande bomen en struiken zorgen daarbij voor een intieme, bosachtige sfeer, terwijl de open plekken de ruimte en de grandeur behouden van de huidige brede wegstructuur.

Schematische weergave parklandschap met dichte en meer open gebieden (uitsnede)

Het is deze afwisseling die het gebied een unieke identiteit geeft en het tot een plek maakt waar je je niet alleen verplaatst, maar die je ook echt beleeft. Deze nieuwe inrichting van het groen draagt bij aan een gezonde leefomgeving, verbetert de biodiversiteit en biedt bovendien schaduw in tijden van toenemende hitte. Het groen is open met doorzichten ten gunste van de sociale veiligheid.

De beplanting is opgebouwd uit 3 lagen: boomlaag - struiklaag - onderbegroeiing

We combineren slim de bestaande bomen met nieuwe aanplant. We plaatsen accentbomen (dat zijn bomen met een grotere maat) en kleine boompjes die een dichte massa gaan vormen. Samen laten we dit (zonder daarin te dunnen) uitgroeien tot bosschages. De open kronenmassa wordt gecombineerd met slim gepositioneerde groepen struiken en onderbeplanting. Zo ontstaat er een bosachtige sfeer die vanuit de woningen en de weg te beleven valt. De bosschages worden afgewisseld met open plekken die we de weides noemen. Deze bestaan uit bloemrijk grasland met gemaaide zones voor nader te bepalen paden en een openbaar programma, zoals spelen. Bestaande bomen worden in de weides ingepast. Het aanplanten van nieuwe bomen zal zo vroeg mogelijk plaatsvinden om kaalslag te voorkomen. Per gebied en per fase zal worden bekeken wanneer het aanplanten kan plaatsvinden.

Dit alles leidt uiteindelijk tot een grote transformatie van het groen in de openbare ruimte. Samen met het versmallen van het wegprofiel krijgt de Nijmeeseweg een geheel nieuw karakter. Ook het huidige De Monchyplein wordt hier onderdeel van. Waar nu het grote kruispunt ligt, ligt straks het De Monchypark. Door het verkeer op een vrij klein oppervlak te concentreren, komt waardevolle ruimte vrij voor groen,

Het park wordt een aanwinst voor de omgeving en een belangrijke ontmoetingsplek voor de bewoners van Malburgen. Een horecagebouw bij de waterpartij, een speelplek en een doorlopende wandelroute dragen hieraan bij. Het doel is een prettige en veilige omgeving te creëren met een hoge verblijfskwaliteit, waar mensen kunnen spelen, ontspannen en contact hebben met de natuur.

Ook is er in het park een mooie plek gereserveerd voor een kunstwerk. Het Monchy-monument (ook bekend als 'de klokkentoren') zou in een moderne vorm aan het zuidelijke begin van de vijver kunnen verrijzen. Vanaf die plek, die goed in het zicht ligt, verwijst het kunstwerk naar de geschiedenis van de locatie en is het zichtbaar voor fietsers en wandelaars die het park betreden.

Zowel het De Monchypark als de pocketparks (de groene zones tussen de bouwvelden) hebben dezelfde basisingrediënten en een gedeelde doelstelling: het toevoegen van waarde voor zowel de natuur als de bewoners. De ruime, open zichtlijnen over de Nijmeegseweg zorgen ervoor dat de weg opgaat in het landschap, dat je elkaar kan zien en dat de oostelijke en westelijke delen van Malburgen visueel met elkaar verbonden worden.

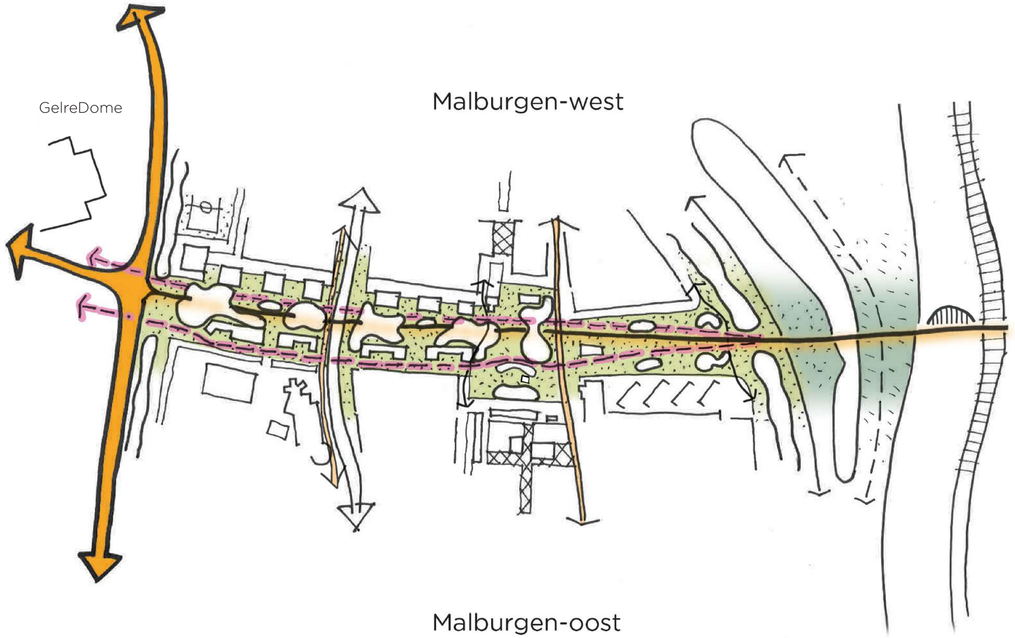
Het plan kijkt wat betreft groen en water verder dan de Nijmeegseweg alleen.

Het water langs de Meldestraat wordt ter hoogte van de Nijmeegseweg zoveel mogelijk uitgegraven en verbonden met de overkant, de Zeegsingel. Samen met natuurvriendelijke oevers versterken we de ecologische waarde en de biodiversiteit, terwijl ook een belangrijke bijdrage geleverd wordt aan een klimaatbestendige stad en een robuster watersysteem.

Datzelfde geldt voor het gedeeltelijk uitgraven van de zogeheten Arkelduiker, een ondergrondse watervoerende buis die onder het huidige De Monchyplein ligt. Dankzij de toegevoegde vijver in het midden van het nieuwe De Monchypark kan de duiker worden ingekort. Naast die technische voordelen levert de vijver ook een cruciale verlevendiging van het park op. In combinatie met een horeca paviljoen en slim geplaatste paden, zet het ontwerp daarmee in op het scheppen van de ruimtelijke randvoorwaarden waarmee het park tot een geliefde ontspanningsplek in Malburgen uit kan groeien.

De nieuwe aanplant van bomen, heesters en struiken en de brede visie op groen en water die daarmee invulling krijgt, is een investering in de toekomst. Een belofte om de groene identiteit van Malburgen te behouden en te versterken voor de komende generaties.

Conceptlaag 2
Verkeer



Verkeer: van verkeersader naar een 30 km-stadsweg

De Nijmeegseweg heeft decennialang gefungeerd als een cruciale verkeersader, een noodzakelijke doorgangsroute voor autoverkeer die Malburgen in tweeën sneed. Hoewel de weg zijn functie als belangrijke ontsluiting voor de stad behoudt, verandert zijn karakter radicaal. Dit nieuwe concept herschrijft de rol van de weg en plaatst de méns weer centraal. Met als resultaat een veiligere, leefbaardere en beter verbonden wijk. De weg wordt niet minder belangrijk, maar wel bewuster ingepast in de levende omgeving.

De basis van deze transformatie is het STOMP-principe, een mobiliteitsvisie die de hiërarchie van de weggebruikers omdraait. De focus ligt niet langer op de auto, maar op de voetganger (**S**tappers), de fietser (**T**rappers), het openbaar vervoer (**O**), en pas daarna op het gemotoriseerde verkeer ('as a service' (**M**) of privaat (**P**)), inclusief parkeren.

Dit principe vertaalt zich direct in de nieuwe inrichting. Waar de auto nu nog domineert, krijgt deze op de nieuwe Nijmeegseweg uiteindelijk één rijstrook de stad in en één de stad uit. Op pagina 44 wordt toegelicht welke tussenstap en maatregelen nodig zijn om dit te bereiken.

De bewust gekozen snelheidsvermindering, met een maximum van 30 km/u voor de auto, maakt de weg veiliger en nodigt uit tot rustiger rijgedrag. Gedegen verkeerskundige berekeningen laten zien dat er ondanks de beperkingen voor de auto's geen onverwachte files komen bij de kruispunten.

De kruispunten zelf zijn zo compact mogelijk ontworpen, zodat er maximale ruimte aan de zijkanten blijft voor groen. Voor voetgangers en fietsers brengt de nieuwe opzet een grote verbetering met zich mee. De voetpaden worden opnieuw ontworpen om een logische en plezierige looproute te garanderen die de woningen optimaal ontsluit, maar ook uitnodigt tot een wandeling door het nieuwe parklandschap.

De verbinding tussen Malburgen-Oost en West wordt aanzienlijk verbeterd omdat de weg veel smaller wordt. De oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers zijn strategisch geplaatst.
Zo zijn de oversteken niet alleen veilig, maar hebben ze ook een praktische meerwaarde. Hierdoor zijn ook beide kanten van de groene route optimaal met elkaar verbonden.

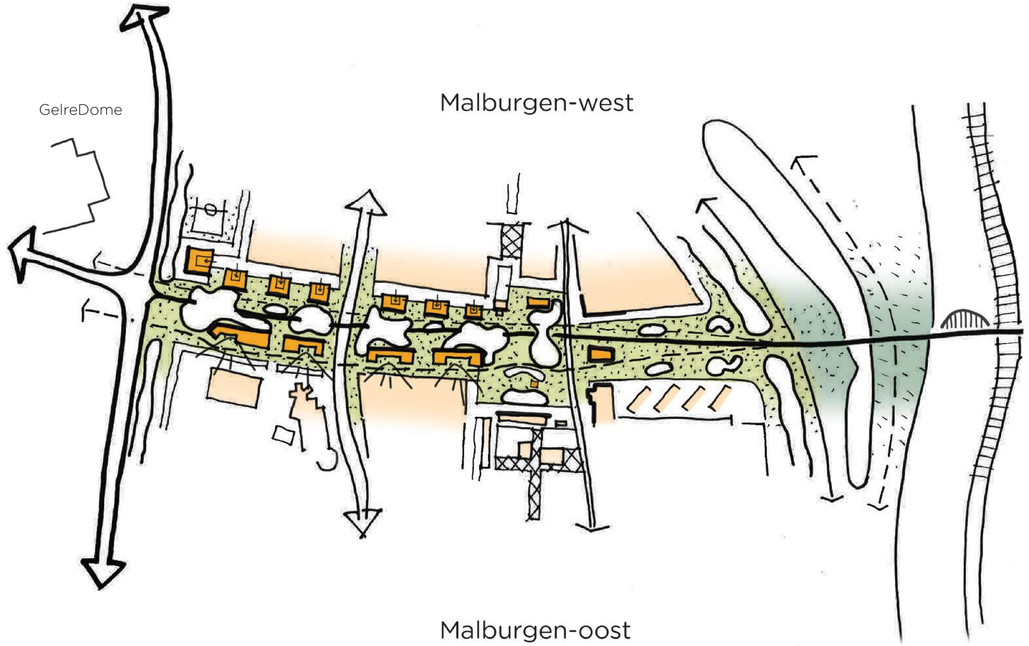
Voor fietsers wordt de veiligheid verbeterd. Het belangrijke doorfietspad, het Rijn-Waalpad, wordt breder, krijgt een betere doorstroming en sociale toezicht omdat er woningen langs worden ontwikkeld. Aan de westzijde van de weg wordt het fietspad eveneens opgeknapt. Daarnaast is er veel aandacht besteed aan stallingsplekken voor fietsen in het gebied. Voor bezoekers komen er plekken buiten, om hun fiets dicht bij de ingang van de woningen te stallen. Bewoners krijgen bergingen voor de fiets in de appartementsgebouwen, of in een aparte schuur bij de woningen met een stadstuin.

Ook het openbaar vervoer profiteert maximaal van de nieuwe gebiedsinrichting. De bus, die in de toekomst meer dan nu, Malburgen en Arnhem-Zuid bedient, krijgt op den duur in beide richtingen een eigen rijstrook. Hierdoor kan de bus vlot doorrijden met een snelheid van 50 km/u, wat de bus tot een sneller en veel aantrekkelijker alternatief maakt.

Een laatste essentieel onderdeel van het plan is de aanpak van parkeren. In een vroege fase is bestuurlijk besloten dat alle nieuw benodigde parkeerplaatsen voor bewoners en bezoekers halfverdiept onder de nieuwe woongebouwen komen.

Deze keuze was een voorwaarde om de belangrijkste doelen te bereiken: de bouw van nieuwe woningen in combinatie met de aanleg van een groene en klimaatbestendige openbare ruimte. Door auto's uit het straatbeeld te halen, ontstaat er maximale ruimte voor groen en sociale ontmoetingsplekken.

Conceptlaag 3
Bebouwing



Gebouwen: op maat bouwen in een complexe omgeving

Het ontwerpen van de nieuwe bebouwing langs de Nijmeegseweg is een complexe opgave. Er is maar een smalle strook beschikbaar tussen de bomen die blijven staan, en de woningen mogen geen last ondervinden van verkeersgeluid van de Nijmeegseweg.

De stedenbouwkundige hoofdgedachte is daarom niet gericht op standaardoplossingen maar op het creëren van unieke, op maat gemaakte gebouwvolumes. Deze moeten de uitdagingen omzetten in kansen voor een prettige, leefbare omgeving.
De gebouwen langs de Nijmeegseweg worden geen monotone blokken. Ze vormen een nieuwe identiteit voor het gebied en een aangename woonplek.

Vóór de bestaande bebouwing van Malburgen-Oost komen in reactie op het ritme en de schaal van de wijk nieuwe woongebouwen. De bebouwing komt in de buitenbocht van de Nijmeegseweg en begeleidt de auto en bus langs de weg. De bebouwing beantwoordt de stadse betekenis van de Nijmeegseweg in schaal. Het begin- en eindpunt worden gemarkeerd door bijzondere gebouwen, die zich onderscheiden in bouwhoogte en verschijningsvorm. Samen met de bestaande bebouwing omarmen de nieuwe gebouwen het nieuwe De Monchypark, dat als centrale ruimte fungeert tussen west en oost.

Om de beperkte diepte van de bouwvelden en de geluidhinder te slim af te zijn, is gekozen voor deze aanpak:

- De twee meest zuidelijke gelegen bouwvelden krijgen samengestelde bouwvolumes. De vorm ervan creëert een beschut groen binnenterrein dat dient als het 'woonadres' van de woningen, ver weg van het verkeersgeluid. De terreinen openen zich naar de rustigere oostzijde, richting de Rijnhalsingel; hier liggen dan ook de ingangen. Deze opzet is positief voor de woonkwaliteit én voor de sociale veiligheid van gebruikers van het doorfietspad/voetpad. Nu is het hier nog anoniem en sociaal onveilig. De parkeerverdiepingen liggen half verdiept, wat extra ruimte biedt voor groen in de binnenterreinen. Het hoogteverschil van ongeveer 1,5 meter wordt overbrugd met groene hellingen, trappen en liften (als onderdeel van de ontsluiting van gebouwen), waardoor een plezierige en vanzelfsprekende route ontstaat van de openbare ruimte naar de voordeur. Met veel daglicht en de uitnodiging tot informeel contact met buren.

De gebouwen bieden een mix van open, lichte leefgalerijen en beschutte portiekontsluitingen, wat bijdraagt aan een dynamisch en sociaal karakter.

Op de twee bouwvelden zijn in de proefverkaveling vier woningbouwcomplexen met een hoogte van 3 tot 5 verdiepigen, bovenop de half verdiepte parkeergarage te zien. Een opvallende verschijning is de koptoren van 16 lagen aan het begin van de Nijmeegseweg, schuin tegenover de GelreDome; deze vormt een markant baken aan het begin van de bebouwingsreeks.

- In de middelste gebieden liggen twee bouwvelden tegenover de tuindorpachtige rijwoningen van de Dotterlaan. In de proefverkaveling is hier gekozen voor een andere structuur omdat de bouwvelden smaller zijn. Aan de koppen van de bouwvelden staan appartementengebouwen, die met hun oriëntatie op drie zijden zorgen voor uitstekende sociale veiligheid in het omringende openbaar gebied. Ertussenin ligt een reeks benedenbovenwoningen, elk met een eigen achtertuin of terras bovenop de parkeergarage. Dit creëert een divers en kleinschaliger woonklimaat.

In de proefverkaveling grenzen tuinen en balkons aan de Dotterlaan. De voordeuren van de woningen liggen juist aan de Nijmeegseweg om daar voldoende reuring te genereren en een gevoel van sociale veiligheid te borgen.

- Tot slot krijgt de Nijmeegseweg een iconisch gebouw nabij de oprit van de John Frostbrug, op de overgang tussen Malburgen en de rest van de stad. Dit wordt het meest bijzondere gebouw van het project en een nieuw symbool van Malburgen.

Vanwegen de markante plek is parkeren hier ondergronds volledig buiten het zicht. Dit gebouw geeft samen met het hoogteaccent aan de zuidzijde van de Nijmeegseweg een kop en een staart aan de Nijmeegseweg met het versmalde profiel. De bebouwing begeleidt de buitenbocht van de kromming van de Nijmeegseweg.

De architectuur van het gebouw zal nog meer dan elders het verschil maken en aan de allerhoogste eisen voldoen. De positie is binnen het gemeentelijk monument van de aanlanding van de brug. Het ontwerp van dit gebouw -op een historische, gevoelige plek- wordt daarom via een ontwerpwedstrijd aanbesteed. Hiervoor is het transformatiekader dat door het Gelders Genootschap is opgesteld kaderstellend.

Het onderwerp van de wedstrijd is niet alleen het gebouw met zijn verdiepte parkeergarage, maar ook de totale landschappelijke vormgeving van de aanlanding tussen de nieuwe rijbaan en het talud aan de kant van de Orchisiaan. Op deze wijze kan tot het meest overtuigende en kwalitatieve ontwerp worden gekomen, passend bij de ambities van het stedenbouwkundig plan, bij Malburgen en bij de stad.

- Tot slot is er in het nieuwe De Monchypark plan ook een mooi ontworpen horecapaviljoen naast het water opgenomen. Dit is een vrijstaand gebouw in het groen, verbonden met een doorlopend voetpad, een speelplek, oude bomen en een groot grasveld. Hier is het zowel binnen als buiten goed vertoeven.

Wat het ontwerpconcept en de onderliggende conceptlagen in de praktijk betekenen, laten de hierop volgende tekeningen en illustraties zien.

Zoekgebied bebouwing
Nader uit te werken
De plankaart toont een proefverkaveling. De definitieve ontwerpen en indelingen van de gebouwen kunnen in een latere fase nog wijzigen.
0
25m
N

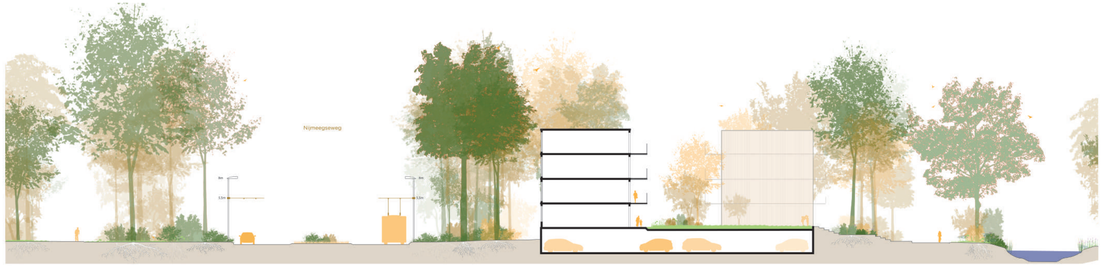
Deelgebied ZUID

De afbeeldingen laten een proefverkaveling zien. De definitieve ontwerpen en indelingen van de gebouwen kunnen in een latere fase nog wijzigen.

0 25m

Doorsnedes

A



B

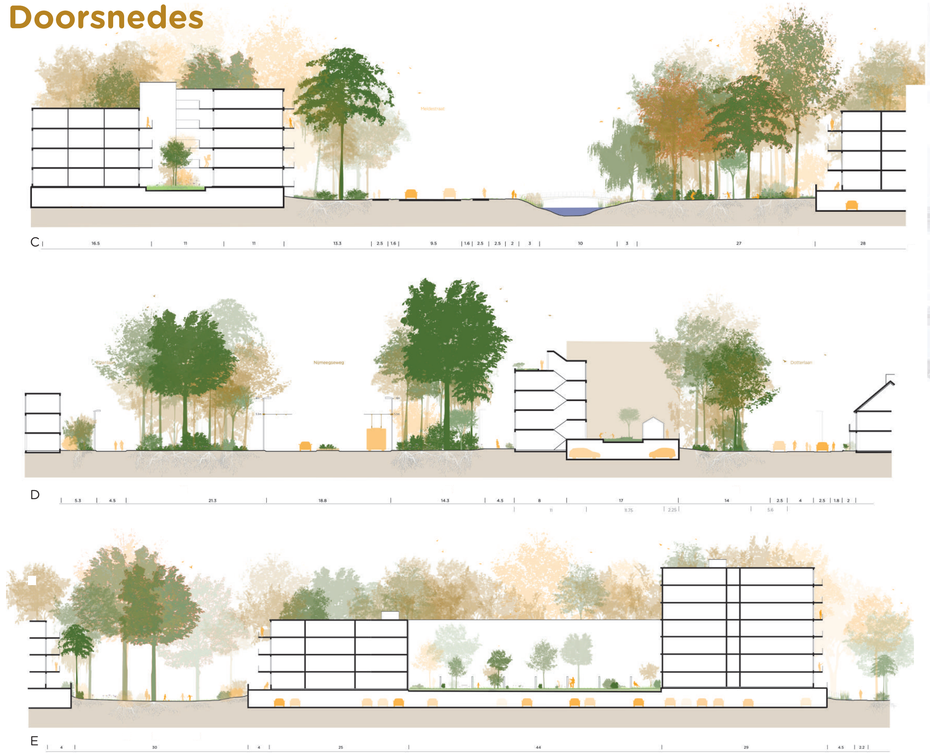
Sfeerbeeld

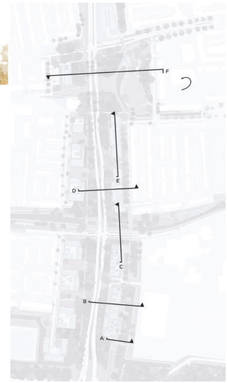
De afbeeldingen laten een proefverkaveling zien. De definitieve ontwerpen en indelingen van de gebouwen kunnen in een latere fase nog wijzigen.

Deelgebied
MIDDEN

De afbeeldingen laten een proefverkaveling zien. De definitieve ontwerpen en indelingen van de gebouwen kunnen in een latere fase nog wijzigen.

Doorsnedes



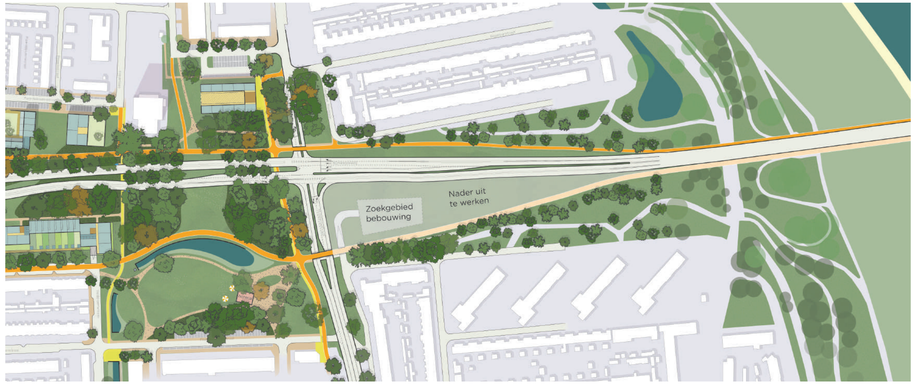


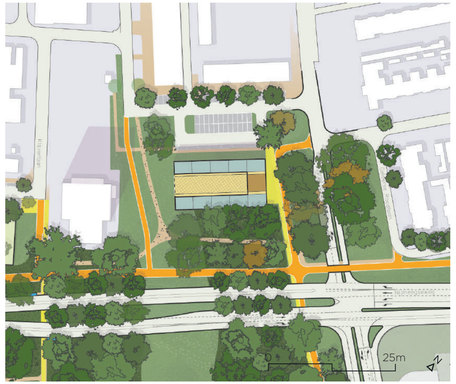
Sfeerbeeld

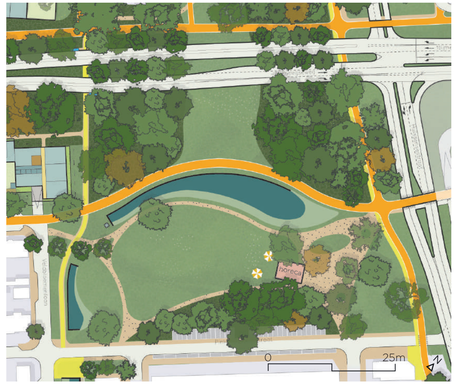
De afbeeldingen laten een proefverkaveling zien. De definitieve ontwerpen en indelingen van de gebouwen kunnen in een latere fase nog wijzigen.

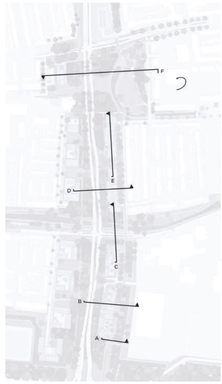
Deelgebied NOORD

De afbeeldingen laten een proefverkaveling zien. De definitieve ontwerpen en indelingen van de gebouwen kunnen in een latere fase nog wijzigen.

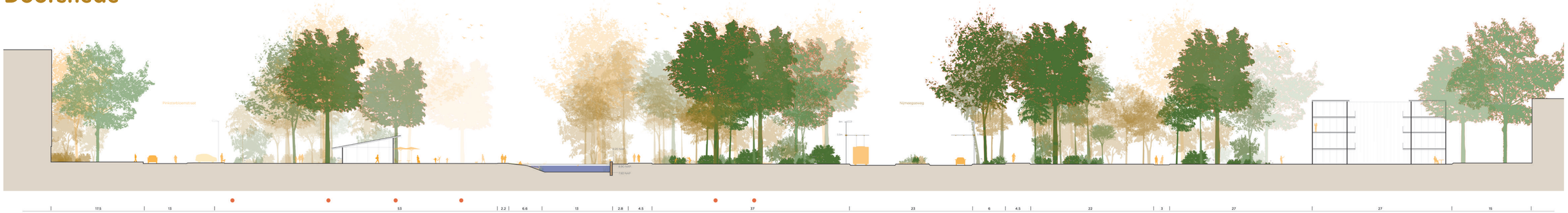








Doorsnede



Sfeerbeeld

De afbeeldingen laten een proefverkaveling zien. De definitieve ontwerpen en indelingen van de gebouwen kunnen in een latere fase nog wijzigen.

DEELASPECTEN

Bomen en groen

De inzet is om de totale oppervlakte aan boomkronen dat nu in het gebied aanwezig is, op termijn gelijk te houden. Maar dan wel met een grotere diversiteit aan soorten.

Tijdens het ontwerpen van dit plan hebben bewoners, gemeente en OD205 hun uiterste best gedaan om zo veel mogelijk bestaande bomen te handhaven. Sommige bomen moeten wijken omdat ze dusdanig in de weg staan dat het redelijkerwijs niet mogelijk is de nieuwe weg of de nieuwe gebouwen eromheen aan te leggen.

Het uitgangspunt was, is en blijft: boominclusief ontwerpen. Bomen mogen alleen gekapt of verplaatst worden na zorgvuldige integrale afweging. Daarnaast wordt er volop ingezet op de aanplant van veel nieuwe bomen en struiken, heesters en onderbeplanting. Op deze wijze werken wij (ook) aan een grotere biodiversiteit en de toekomstbestendigheid van het groen in het gebied. De nieuwe situatie zal in ieder geval een rijker geschakeerd groen landschap opleveren dan nu het geval is, met minimaal eenzelfde hoeveelheid boomkronenoppervlak, zo niet meer.

Impressie bosschage,
+/- 5 jaar na aanleg

Impressie bosschage,
+/- 25 jaar na aanleg

Water

In fase 2 wordt er geen bestaand water gedempt. Wel wordt er water toegevoegd en zichtbaar gemaakt op locaties waar momenteel ondergrondse duikers de watergangen met elkaar verbinden.

De watergang aan de Zeegsingel wordt bovengronds gebracht waardoor deze bestaande waterstructuur zichtbaar met elkaar in verbinding staat en de Nijmeegseweg niet meer als barrière tussen oost en west het beeld bepaald. De verkeersstructuren worden voorzien van een duikerbrug en de watergang heeft aan beide zijden een flauw aflopend talud.

De watergang aan de Veldbloemenlaan wordt doorgetrokken richting het De Monchypark. Ook hier ligt er momenteel een duiker onder de grond (de Arkelduiker) die met het nieuwe ontwerp voor een groot deel overbodig wordt. Het De Monchypark krijgt namelijk een vijverachtige watergang die het doorfietspad afscheid van de parkruimte voor recreëren en spelen. Aan de zijde van de wijk en het doorfietspad krijgt de watergang een harde kade met een schanskorf, zodat er aan de bezonde kant richting het park ruimte is voor een flauw en natuurvriendelijk talud.

Met de maatvoering van de watergangen en bijbehorende taluds is rekening gehouden met de uitgangspunten van Waterschap Rivierenland:
- Streefpeil 8,90/9,20 meter +NAP (zomer/winter). 30 cm max hoger bij hevige regenval
- Doorvaarthoogte: 1,25 meter
- Breedte doorvaart: 2,25 meter
- Diepgang: 1,00 meter water
- Talud minimaal 1:3
- Onderhoudspad 4 meter horizontaal

Berekening watercompensatie

Gedempt Water				**0 m2**			
Bestaand verhard oppervlak				**32359 m2**			
Nieuw verhard oppervlak							
	bebouwing	100% verhard					
		Parkgebouw noord	1601	m2			
		Dotterlaan noord	2704	m2			
		Dotterlaan zuid	2871	m2			
		Olympus noord	3021	m2			
		Olympus zuid	4591	m2			
		Park Pavijoen	140	m2			
			Totaal	*14930*	*m2*		
	Verharding	100% verhard					
		Nijmeegseweg	18888	m2			
		Voetpaden half verhard	2607	m2			
		Voetpaden verhard	2525	m2			
		Fietspaden	1211	m2			
		Hellingbanen en inritten	718	m2			
			Totaal	*25951*	*m2*		
				40881	**m2**		
Totaal toegevoegd oppervlak				**8522 m2**			

Gewaagd wateroppervlak			
gedempt water	1op1	0	m2
verhard oppervlak	0,0436 m3/0,1	1239	m2
Totaal gewaagd wateroppervlak		**1239**	**m2**
Toegevoegd wateroppervlak			
Zeegsingel		680	m2
Water in het park		1189	m2
Totaal toegevoegd wateroppervlak		**1869**	**m2**
Balans hoeveelheid wateroppervlak	**+**	**630**	**m2**

Spelen

Met de nieuwe ontwikkelingen komen er meer kinderen wonen in Malburgen. Voor kinderen van alle leeftijden wordt er voorzien in extra speelplekken.

Verschillende leeftijdsgroepen hebben wisselende behoeftes aan speelvoorzieningen. Dit betreft niet alleen het type speelelementen dat een plek voorziet, maar met name de nabijheid van de speelplek van de woning.

Bij de categorisering van de mogelijke speelplekken is rekening gehouden met het hoogste aantal kinderen per categorie die in de toekomst verwacht worden in de nieuwe wooncomplexen te wonen;

0-6 jaar: 72 kinderen
- 4 speelplekken gewenst
- Afstand tot woning 150 meter
-

7-12 jaar: 100 kinderen
- 2 speelplekken gewenst
- Afstand tot woning 400 meter

13 jaar en ouder: 70 kinderen
- 1 speelplek gewenst
- Afstand tot woning >1000 meter

Bij het verdere uitwerken van het ontwerp zal de inrichting van het openbare gebied altijd voldoen aan de 'Gids Openbare Ruimte' van de Gemeente Arnhem.

Voetgangers en fietsers

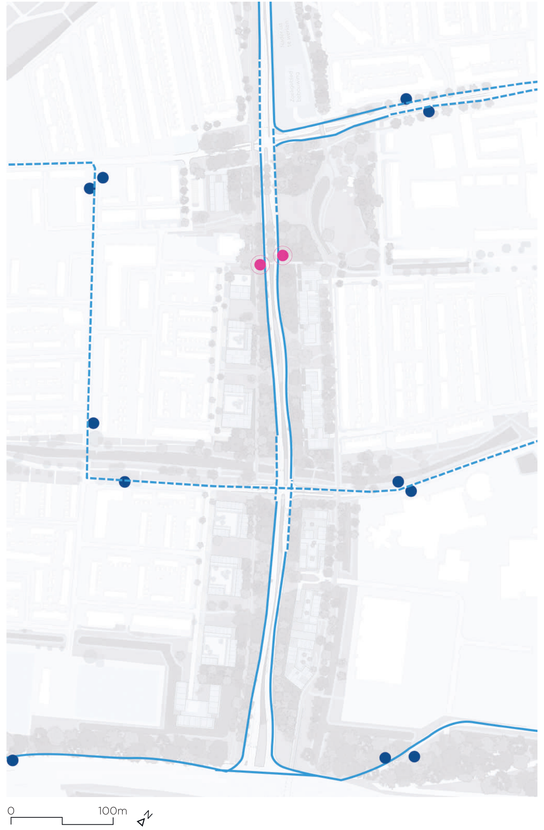
Voor het dagelijks leven in de wijk is een goed functionerend en prettig netwerk van paden voor voetgangers en fietsers erg belangrijk. Daarnaast ligt een belangrijk doorfietspad langs de Nijmeegseweg, het Rijn-/Waalpad.

- De fietsverbindingen aan weerskanten van de Nijmeegseweg blijven grotendeels ongewijzigd. Het doorfietspad Rijn-/Waalpad loopt aan de oostzijde van het plangebied. De Dotterlaan wordt ingericht als een fietsstraat en de verbinding is geïntegreerd in het parkontwerp.
- De aanleg van de paden ten noorden van de Huissensestraat is nog niet duidelijk. De gemeente onderzoekt wat de beste plek is voor de wandel- en fietspaden op de John Frostbrug. Daarnaast komt er een ontwerpwedstrijd voor een gebouw aan de voet van de aanlanding van de brug en de landschappelijke inrichting van het omliggende gebied. Daarom is dit deel van het plan nog niet uitgewerkt.
- Naast de kruispunten Nijmeegseweg/Huissensestraat en Gelderse Rooslaan en de Zeegsingel komt er een oversteek voor voetgangers in het verlengde van de Klaverlaan en Veldbloemsstraat. Dit is tevens de plek voor de nieuwe bushaltes aan de Nijmeegseweg.
- In het oorspronkelijke schetsontwerp voor Nijmeegseweg Fase 1 was een voetgangersbrug in het De Monchypark opgenomen, die wenselijk was was voor een veilige oversteek. Deze brug is niet meer nodig omdat fase 1 en 2 van de herstructurering nu direct op elkaar aansluiten. De weg wordt binnenkort aangepakt en versmald. Hierdoor wordt oversteken op straatniveau mogelijk en hoeven bewoners niet meer zes meter omhoog en omlaag via trappen en hellingen om de weg veilig over te steken.
- De meest zuidelijke blokken zijn via de oostzijde ontsloten, de blokken bij de Dotterlaan krijgen een voetpad en entrees aan de Nijmeegseweg.
- Langs de randen van het De Monchypark liggen verharde voetpaden. In het park komt gebonden halfverharing te liggen, ook geschikt voor mensen in een rolstoel of die slecht ter been zijn. Tussen de Nijmeegseweg en het doorfietspad ligt een wandelpad van gemaaid gras om te dienen als snelle doorsteek tussen de kruispunten.
- Alle voetpaden hebben een minimale breedte van 2 meter.

Openbaar vervoer

In het nieuwe profiel van de Nijmeegseweg wordt op termijn voorzien in een HOV verbinding die Malburgen beter verbindt met de binnenstad. Ook komen er extra bushaltes.

- HOV staat voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer. In het nieuwe profiel van de Nijmeegseweg wordt voorzien in aparte busstroken, om Malburgen beter te verbinden met de binnenstad van Arnhem. Hiervoor komt tevens een nieuwe bushalte ter hoogte van de Klaverlaan. De locatie is als beste uitgekomen in een openbaar vervoer analyse. Voor voetgangers komt ter hoogte van de bushaltes een oversteek die de Klaverlaan en Veldbloemstraat met elkaar verbinden.
- De aparte busstrook de stad uit wordt direct aangelegd. Voor de stad in wordt de aparte busstrook ook gecreëerd maar komt er eerst een tussenfase. In deze fase maakt zowel de bus als de auto gebruik van de rechter rijstrook. De omschakeling naar een aparte busstrook wordt gedaan op het moment dat er goede alternatieven voor het autoverkeer zijn, zoals:
  - verbetering Rijn-kruisende looproutes;
  - verbetering doorfietsroutes richting Nijmegen en Huissen;
  - stadsrandhub Gelredome (parkeren en verder reizen per OV of fiets);
  - stadsranddosering: optimalisatie kruising Batavieren-/Nijmeegseweg samen met de doortrekking van A15 en aanpassingen op A/N325 en
  - verbetering openbaar vervoer op de Nijmeegseweg.
- Op de gereserveerde busbaan geldt een maximumsnelheid van 50 km/uur voor de bus.



Autoverkeer

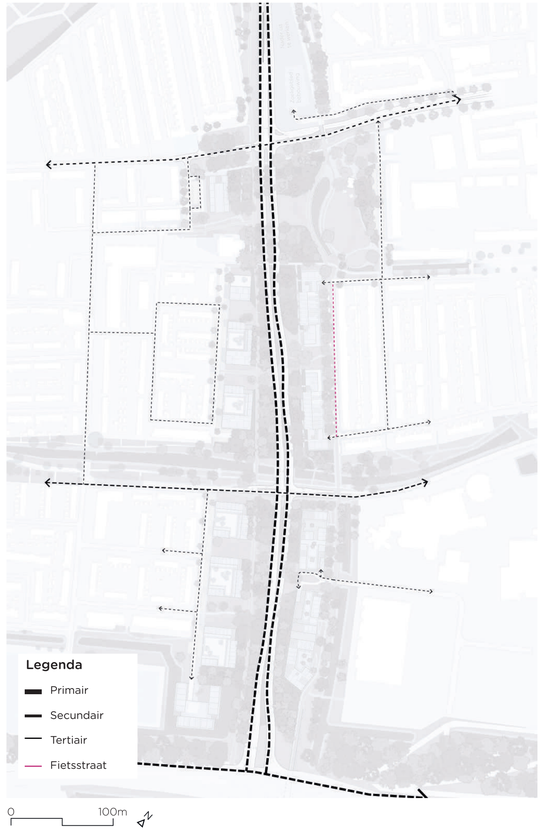
De Nijmeegseweg blijft een belangrijke ontsluitingsweg voor de wijk en de stad maar wordt beter ingepast. In fase 2 wordt de weg versmald en verlegd naar de westzijde.

- De westelijke rijbaan blijft in grote lijnen op de huidige plek liggen en de oostelijke rijbaan wordt hier tegenaan geschoven. Dit resulteert in een wegprofiel van twee rijstroken de stad in, en twee rijstroken de stad uit. Alleen ter hoogte van de kruispunten komen er rijstroken voor afslaand verkeer bij. Dit gebeurt zo compact mogelijk.

- De rechter rijstrook de stad uit wordt vanaf het begin gereserveerd voor busvervoer. Voor de stad in wordt deze situatie ook gecreëerd, maar komt er eerst een tussenfase. In deze fase mogen auto's nog gebruik maken van beide rijstroken de stad in. De omschakeling naar een gereserveerde rijstrook voor de bus wordt gedaan op het moment dat er goede alternatieven voor het autoverkeer zijn, zoals:
  - verbetering Rijn-kruisende looproutes;
  - verbetering doorfietsroutes richting Nijmegen en Huissen;
  - stadsrandhub Gelredome (parkeren en verder reizen per OV of fiets);
  - stadsranddosering: optimalisatie kruising Batavieren-/Nijmeegseweg samen met de doortrekking van A15 en aanpassingen op A/N325 en
  - verbetering openbaar vervoer op de Nijmeegseweg.

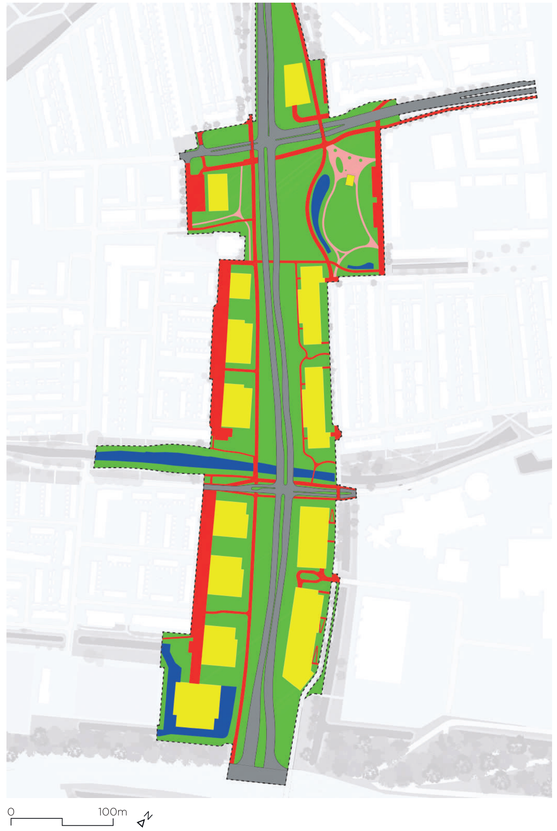
- De snelheid op de Nijmeegseweg wordt 30 km/uur voor het autoverkeer. Op de gereserveerde busbaan geldt een maximumsnelheid van 50 km/uur voor de bus.

- Alle nieuwe woningen worden via de wijk ontsloten, niet vanaf de Nijmeegseweg.



Ruimtegebruik

-----	**Plangrens**	**oppervlakte 186.183 m²**	100%
	Groen	91.591 m²	49%
	Uitgeefbaar	30.775 m²	17%
	Water	8.233 m²	4%
	Verharding	24.077 m²	13%
	Halfverharding	2.119 m²	1%
	Raming civiel	29.388 m²	16%



Woningbouwprogramma

Door middel van een proefverkaveling is het programma onderzocht en getest.
In fase 2 ligt de uitdaging erin om er, ondanks de krappe ruimte tussen gehandhaafde bomen en wegen een goed woonmilieu te ontwikkelen.

De gebouwen langs de Nijmeegseweg worden geen monotone blokken, maar een aaneenschakeling van gebouwen met gemeenschappelijke binnenhoven of individuele achtertuinen.

Voor de twee meest zuidelijk gelegen bouwvelden is gekozen voor een aanpak waarin geen traditionele bouwblokken met een afgesloten binnengebied zijn ontworpen, maar samengestelde blokken die aan minimaal één zijde zich openen richting het openbare gebied.
Deze configuratie creëert een beschut en groen ingericht centraal gelegen gebied waaromheen de woningsingangen liggen. Dit wordt als het ware het 'adres' van de woningen, ver weg van het verkeersgeluid. De beschutte terreinen openen zich naar de rustigere oostzijde richting de Rijnhalsingel. De gebouwen bieden een mix van open, lichte leefgalerijen en beschutte portiekontsluitingen, wat bijdraagt aan een dynamisch en sociaal karakter. De koptoren markeert de entree van de parkweg en, samen met de eye-catcher van fase 1, de entree van Malburgen.

De twee aansluitende bouwvelden liggen tegenover de tuindorpachtige rijwoningen van de Dotterlaan. In de proefverkaveling is hier gekozen voor een andere structuur omdat de bouwvelden smaller zijn. Aan de koppen van de bouwvelden staan appartementengebouwen, die met hun oriëntatie op drie zijden zorgen voor een uitstekend gevoel van sociale veiligheid in het omringende openbaar gebied. Ertussenin ligt een reeks beneden-/bovenwoningen, elk met een eigen achtertuin of terras, bovenop de parkeergarage. Dit creëert een divers en kleinschaliger woonklimaat.
In de proefverkaveling grenzen tuinen en balkons aan de Dotterlaan.
De voordeuren van de woningen liggen aan de Nijmeegseweg om daar voldoende reuring te genereren en het gevoel van sociale veiligheid te verhogen.

Vereiste oppervlakte woningen

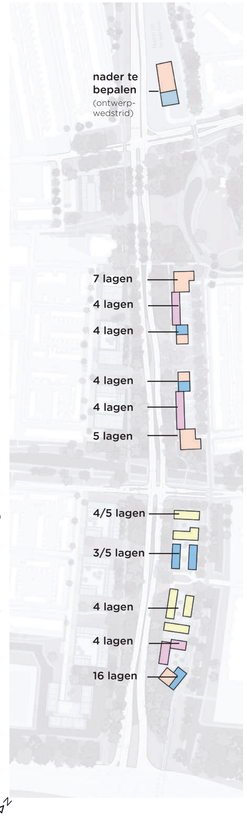
- SOCIALE HUUR - APP. 50-75 m2 GBO
- SOCIALE HUUR - GGB. 75-100 m2 GBO
- MIDDENHUUR GGB 100-125 m2 GBO
- KOOP ONDER BGH - APP. 50-75 m2 GBO
- KOOP BOVEN BHG - APP. 75-100 m2 GBO
- KOOP GGB. 100-125 m2 GBO

Aantallen en categorieën

	soc. huur appartem.	soc. huur grondgeb.	midden-huur	koop appartem. onder bhg	koop appartem. boven bhg	koop grondgeb.	
FASE 1	40	43	10	86	61	13	253
	15,8%	17,0%	4,0%	34,0%	24,1%	5,1%	
FASE 2	112	0	0	91	137	50	390
	28,7%	0,0%	0,0%	23,3%	35,1%	12,8%	
TOTAAL	152	43	10	177	198	63	643
	23,6%	6,7%	1,6%	27,5%	30,8%	9,8%	

30,33% soc. huur

69,67% koop + middenhuur



Autoparkeren/stallen fiets

Korte wegen van de geparkeerde fiets naar en van de voordeur is essentieel voor een duurzaam woonmilieu. Voor de auto's van fase 2 wordt een (half-) ondergrondse parkeerplaats aangeboden.

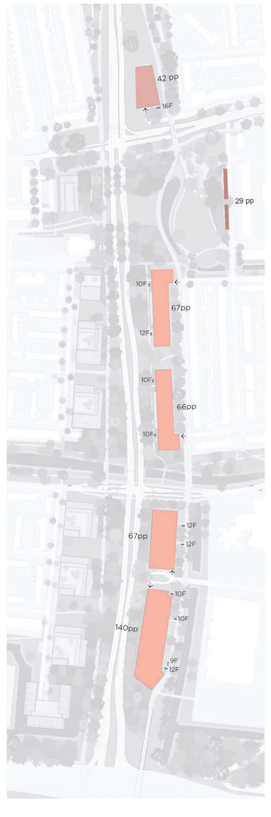
Voor fietsen geldt dat bezoekers vlakbij de entree's van woningen hun fiets kunnen stallen (zie afbeeldinge hiernaast). Bewoners krijgen de beschikking over inpandige bergruimtes voor fietsen.

Vanuit overwegingen van duurzaamheid, leefklimaat en de beperkte beschikbare ruimte zijn de parkeerplaatsen onder de nieuwe woongebouwen opgelost. Dit voorkomt extra verharding en nieuwe straatruimtes in de woonbuurten. Alleen langs de Pinksterbloemstraat, tegen de rand van het park aan, worden parkeerplaatsen op straat gerealiseerd. Deze compenseren bestaande plekken die door de herontwikkeling verwijderd worden.

In het plan wordt gewerkt met een lagere parkeernorm dan de huidig geldende norm. De in dit plan gepresenteerde proefverkaveling met vier halfverdiepte en een verdiepte parkeerkelder (binnen het zoekgebied voor het gebouw ten noorden van de Huissensestraat) kent een capacitiet van 380 parkeerplaatsen. Dit aantal is voldoende voor het woningbouwprogramma van de proefverkaveling.

De lageren normen zijn realistisch door
- de ligging van het gebied (dicht bij het centrum en het centraal station),
- de nabijheid van voorzieningen zoals winkels, scholen en sport,
- de goede openbaar vervoervoorzieningen,
- de ambitie van de gemeente om de mobiliteit te verduurzamen (met daarbij behorende investeringen)
- conform het Duurzaam Mobiliteitsplan en
- de verandering van het gebied Nijmeegseweg, waarbij in het gebied de voetganger, fietser en het OV meer en de auto minder ruimte krijgt.

In de fase van bouwplanontwikkeling zal gezorgd worden voor een sluitende parkeerbalans per deelgebied op basis van de toekomstige parkeernormen, eventueel toepassen van deelvervoer en het uiteindelijke woningbouwprogramma per bouwveld.



Legenda

- Parkeren op straat
- Inpandig parkeren (half verdiept)
- Inpandig parkeren zoekgebied (verdiept)
- → Ingang inpandig parkeren
- Fietsparkeren bezoekers

Het aantal halfverdiepte parkeerplekken geeft de maximale capaciteit per parkeergarage weer.

Energie

Voor de gebiedsontwikkeling Nijmeegseweg is een onderzoek gedaan naar het meest passende toekomstbestendige energiesysteem, binnen de kaders van het gemeentelijk beleid en de kenmerken van de gebiedsontwikkeling.

Het gemeentelijke beleid op het gebied van duurzaamheid is vastgelegd in het Programmaplan New Energy Made in Arnhem 2020-2030 en daarna uitgewerkt op het onderwerp warmte, in de Transitievisie Warmte (TVW) van oktober 2021. Deze wordt momenteel herijkt (wettelijke verplichting) in de energietransitievisie Energie voor Arnhem (EvA). Er is gekozen voor een bredere aanpak dan alleen warmte omdat Arnhem in netcongestie gebied ligt en het dus belangrijk is dat er integraal gekeken wordt naar het energievraagstuk. En er op die manier wordt gewerkt naar een duurzaam toekomstbestendig energiesysteem. Met duurzaam toekomstbestendig bedoelen wij aardgasvrij, lage temperatuur verwarming en maximaal zelfvoorzienend, waardoor een zo minimaal mogelijk transport van elektriciteit nodig is, en met een zo laag mogelijk energiegebruik, zodat de lasten voor (toekomstige) bewoners zo laag mogelijk blijft.

Netcongestie blijft in de voorzienbare toekomst een factor om rekening mee te houden. Duurzaam netbewust bouwen, in combinatie met een reeks maatregelen die de netbeheerders nemen, zorgen ervoor dat er meer kans is dat de geplande woningbouw door kan gaan als gepland. Daarom is duurzaam netbewust bouwen een randvoorwaarde voor de haalbaarheid van (gebieds)ontwikkelingen. Netbewust bouwen is nog niet exact gedefinieerd en genormeerd, door de Rijksoverheid en in FGU verband (provincies Flevoland, Gelderland, Utrecht) wordt hier nu aan gewerkt.

In het actieplan netcongestie van Tennet en Liander wordt benoemd dat bij de berekende uitbreiding van de netcapaciteit ervan wordt uitgegaan dat alle nieuwbouw die vanaf 2027 gerealiseerd wordt netbewust wordt gebouwd. Door energieplanologie te integreren in gebiedsontwikkeling werken we samen aan netbewust bouwen. Zo voorkomen we dat het energienet een belemmerende factor is voor de groei van onze steden en wijken.

Nijmeegseweg grenst aan Malburgen–Oost, een van de gebieden waar een warmtenet zal worden aangelegd om de bestaande woningen van het gas af te halen.

Uit het onderzoek zijn twee kansrijke (en duurzaam toekomstbestendige) varianten gekomen: een warmte- en koudeopslagsystemen (WKO) en een koppeling aan het te ontwikkelingen warmtenet in Malburgen–Oost, waarbij het koppelen aan de retourleiding van dit warmtenet een mogelijkheid is. Deze beide varianten passen in het beleid van de gemeente en hebben een gunstig effect op netcongestie. Individuele oplossingen zijn hier – gezien de netcongestieproblematiek – niet kansrijk en kunnen de haalbaarheid van het project belemmeren.

Er wordt nu gewerkt aan de verdere uitwerking van deze 2 varianten. In het stedenbouwkundig plan is de ruimte reservering voor de meest ruimte vragende variant (warmtenet) meegenomen (zie pagina 50).

Om deze twee varianten goed te laten functioneren en netbewust te bouwen, zijn deze aanvullende uitgangspunten belangrijk:

- Zoveel mogelijk zelfvoorzienend (plaatselijke opwek met PV(T), zodat er zo min mogelijk transport van energie hoeft plaats te vinden;
- Netbewust bouwen betekend – volgens het Actieplan netcongestie Gelderland (Tennet en Liander) - dat de gelijktijdige impact van woningen op het hoogspanningsnet wordt teruggebracht naar 1kW. Volgens de uitgangspunten van de trias energetica kan dat door:
- Het reduceren van de maximale vraag (van energie (warmtevraag per woning < 30 W/m2) en vermogen);
- Efficiënte omzetting van warmte (lage temperatuur, voorkeur bodem over lucht);
- Afstemmen vraag en aanbod (gebouwniveau: Energie Management Systeem, slim laden van elektrische voertuigen);
- Opslag en buffering (o.a. warm tapwater en warmte);
- Afstemmen vraag en aanbod (extern, bv groepscontracten, gebruiks-beperkende contracten).

Duurzame manieren van opwekken en gebruik van energie zijn meegenomen in dit stedenbouwkundig plan +.
Duurzame energie vraagt om een ruimtereservering waarmee aan het begin van de planontwikkeling rekening gehouden moet worden. Het streven is namelijk dat deze voorzieningen binnen de bebouwing ingepast kan worden en daarmee geen druk leggen op de openbare ruimte.

Uitgangspunten:

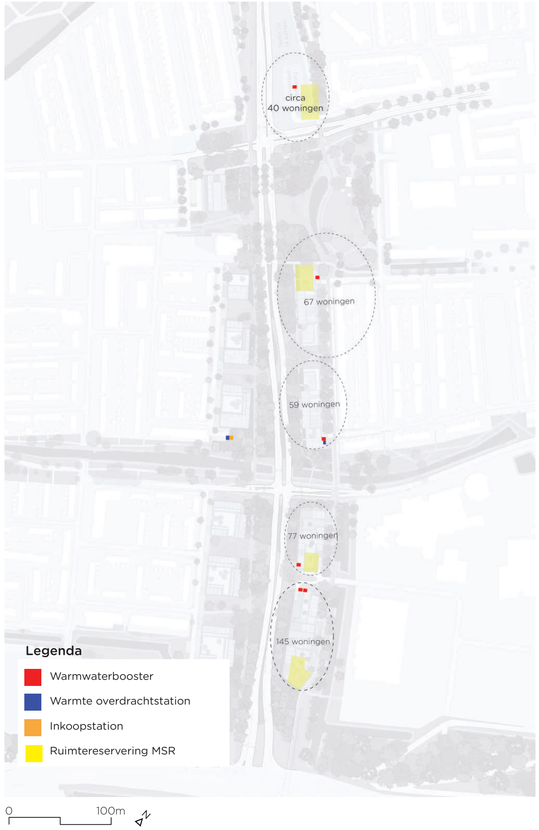
- Warmte overdrachtstation (WOS)	1 per fase	15 m2
- warm water booster (WWB)	1 per 100 woningen	30m2
- inkoopstation	voor fase 1 en 2	50 m2

In elke parkeergarage is er naast parkeren en bergingen ook rekening gehouden met ruimte voor de ruimtevraag van WWB's. Deze zijn gesitueerd in de buurt van de inritten van de parkeergarages en minimaal vanaf één zijde ook van buitenaf te bereiken.

De WOS voor fase 1 zal opgenomen worden in het parkeerveld in verlengde van de Sterremuurpad. Dit is een tijdelijke locatie, die dienst doet totdat de WOS in fase 2 in gebruik genomen kan worden. De WOS krijgt in fase 2 een plek in de bebouwing op de hoek van de Dotterlaan en Zeegsingel.

Het inkoopstation staat de openbare ruimte en zal dienst doen voor zowel fase 1 als fase 2.

Daarnaast zijn er trafo's nodig die in fase 2 inpandig zullen worden geplaatst. De ruimtebehoefte van één trafo (630 kVA) is ongeveer 2 meter bij 4 meter in het grondvlak. In het plan wordt rekening gehouden dat per bouwblok één trafo geplaatst wordt. De precieze ligging is onderdeel van een lopende studie.



Afvalcontainers

Vanwege het aantal woningen moeten er afvalcontainers geplaatst worden in de openbare ruimte.

De afvalcontainers worden zoveel mogelijk geclusterd op afval-eilanden, rekening houdend met een maximale loopafstand van 150 meter tussen woning en afvalcontainer. Het clusteren van de containers heeft minder impact op de openbare ruimte en zorgt voor minder verkeersbewegingen voor de afval ophaaldiensten.

Aan de Olympus komt een afval-eiland met 6 ondergrondse containers en één bovengrondse GFE-container. Dit voorziet in de behoefte van de woningen in de twee zuidelijke woonblokken. In het pocketpark tussen de bouwblokken komt een keerlus voor de afvalwagen.

Aan de Dotterlaan komt ter hoogte van het pocketpark een afval-eiland met ruimte voor vier ondergrondse verzamelcontainers, één bovengrondse GFE-container en één ruimtereservering voor een extra container voor het geval uitbreiding in de toekomst nodig blijft.

Bij alle afval-eilanden is er voldoende ruimte voor het neerzetten van grofvuil.

Uitgiftegrenzen

De uitgiftegrens van de bouwvelden ligt op 2,5 meter van de gevels.

- Alle bebouwing (garage, balkons, dakoverstekken, enz.) vallen binnen de uitgiftegrenzen.
- Alle benodigde erfscheidingsputten voor de riolering (HWA en DWA) passen binnen de uitgiftegrenzen.
- Alle leidingen die bij het gebouw horen passen binnen de uitgiftegrenzen.

Omdat er aan de noordzijde van de Huissensestraat nog sprake is van een zoekgebied voor de bebouwing, kan op deze plek nog geen uitgiftegrens worden ingetekend. De bovengenoemde uitgangspunten zullen ook voor deze bebouwing gelden.

Nawoord en dank

Het stedenbouwkundig ontwerp voor het gebied Nijmegseweg is bijzonder in zowel totstand koming als inhoudelijk.

Om co-creatief, samen met bewoners aan een belangrijk gebied te werken is helaas nog steeds geen vanzelfsprekendheid.

OD205 prijst zich gelukkig met de opstelling van de gemeente Arnhem en de doorzettingskracht van de wijk. Ons inziens laat dit proces zien dat plannen beter worden door de inbreng van bewoners.

Het plan dat we met z'n allen, OD205, bewoners en gemeente hebben ontwikkeld is er één van groot optimisme. De Nijmeegseweg wordt weer een onderdeel van Malburgen.

Die nieuwe toekomst is duurzamer; er is veel aandacht voor de leefkwaliteit, er worden honderden woningen bijgebouwd, het autoverkeer wordt getemd, andere vormen van mobiliteit aangemoedigd en het gebied behoudt zijn groene karakter.

Dat wij dit proces van visievorming tot 'Stedenbouwkundig Plan +' mochten doorlopen en met dit resultaat kunnen afsluiten, maakt ons trots en blij.

OD205
Rotterdam, Arnhem
september 2025

Afbeeldingen:
©OD205 bureau voor stedenbouw en landschap,
m.u.v. foto's pagina 13:
© Michel Lammerse Photography

OD205 bedankt de klankbordgroep Nijmeegseweg voor hun grote bijdrage aan ons proces dat ruim vijf jaar heeft geduurd. Zonder jullie was dit plan niet tot stand gekomen.

Leden en oud-leden:

Anne-Claire Schreuder
Antoine Duindam
Arjen Diepstraten
Anne Ferwerda
Antoinette Grintjes
Bart van Erp
Bert Roosendaal
Carlo Goossens
David van den Berg
Elisabeth Stoeten
Elsbeth Jaspers
Elwin Molenaar
Engelien Kooij
Familie Tetelepta
Frans van den Berg
George Kayadoe
Gerda Davelaar
Germa Huijbers
Hans Kuypers
Hans Schreuder
Hanspaul Maarseveen
Harm Henk Folkersma
Ingrid Sindorf
Joos van Vugt
Kees Wisserhof
Maarten Kuvener
Mart Noevers
Martijn Hunneman
Martijn Leendert
Meneer Gerritsen
Michel Lammerse
Mirjam Alexander
Nick Ebbers
Peter van Geene
Petra Dondorp
R. Khatraoui
Rob Gerritsen
Rob Ligtenberg
Roel v/d Heul
Ruben Dondorp
Sjerk de Groot
Theo Hegeman
Vera Spronk
Will Voorend
Zoé Bruyère

Ook dank aan de projectgroep van de gemeente Arnhem onder leiding van Chantal Rijnsburger voor de constructieve en plezierige samenwerking.

Ten slotte bedanken we Volkshuisvesting Arnhem, die bij de klankbordavonden aanwezig was en belangrijke inzichten met ons heeft gedeeld.

od205
een ander perspectief

Schiehavenkade 158-160

3024 EZ Rotterdam
tel 010 303 1277
www.od205.nl