

Stationsdistrict Nijmegen

Gebiedsvisie voor een hoogstedelijke stationsomgeving

Stationsdistrict Nijmegen

Gebiedsvisie voor een hoogstedelijke stationsomgeving

De omgeving van het station in Nijmegen is volop in verandering en is een van de belangrijke NOVEX-verdichtingslocaties in de regio. De stad heeft de ambitie om hier ongeveer 2000 woningen, tot 10.000 m² kantoorruimte plus ruimte voor cultuur en overige voorzieningen toe te voegen. De condities voor de beoogde verdichting zijn echter niet voldoende op orde: hiervoor is de ruimtelijke kwaliteit in het gebied momenteel onvoldoende. De inrichting is op veel plaatsen zeer verhard, voor fietsen, wandelen en verblijven is te weinig ruimte en de oorspronkelijke kwaliteiten van het 19^e-eeuwse stratenplan en het natuurlijke hoogteverschil zijn op de achtergrond geraakt.

In opdracht van de gemeente Nijmegen werkten we aan een integrale gebiedsvisie voor dit Stationsdistrict. Hierin schetsen we een wenkend perspectief en ontwerpen de ruimtelijke kaders voor de ontwikkeling van dit stadsdeel tot een hoogstedelijk knooppunt: een ambitieus, groen en eigennuttig Stationsdistrict waar het prettig verblijven is. Daarbij haken we aan op de aanstaande vernieuwing van het station in het kader van het PHS en MIRT.

We formuleerden vijf speerpunten voor de ontwikkeling van het stationsdistrict:

- Het stationsgebied wordt onderdeel van het verbrede centrum.
- Het gebied is een hoogwaardige OV-knoop om te reizen en te verblijven.
- Het raamwerk van openbare ruimte vormt de basis voor verbinding en verblijven.
- Erfgoed en landschap zijn dé identiteitsdragers van het gebied.
- Inzet op de toekomstbestendigheid van het stationsdistrict op het gebied van klimaat, ecologie en energie.

Ontwerp: Palmbout Urban Landscapes
In opdracht van: Gemeente Nijmegen
In samenwerking met: Arcadis | Over Morgen

Ontwerp: 2023-2024

Programma: ca. 2000 woningen, kantoorruimte, OV-knooppunt, voorzieningen, openbare ruimte

Oppervlakte: ca. 68 ha.



1.



2.

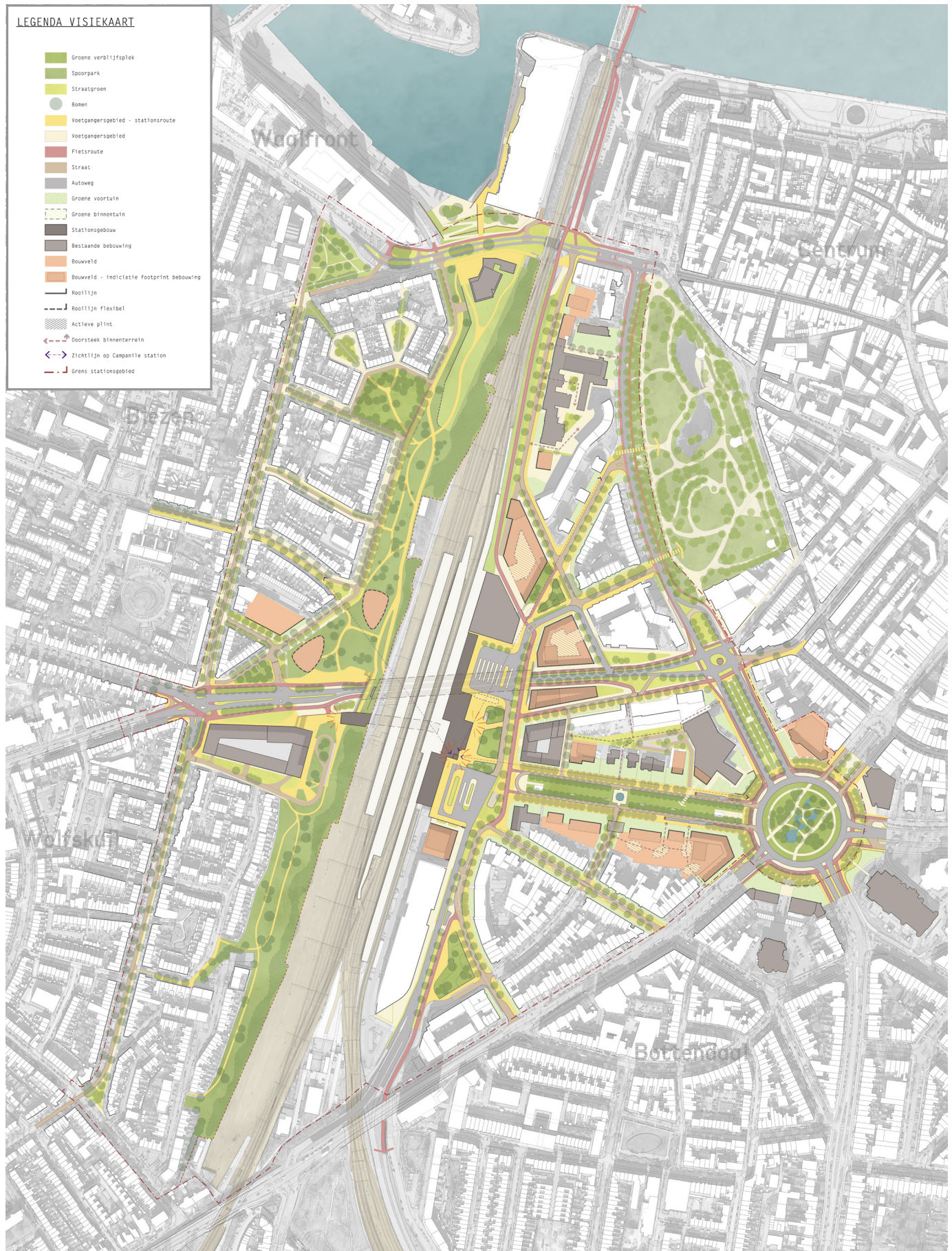


3.

1. Huidige situatie stationsplein
 2. Conceptschets: contrast tussen twee zijdes van het spoor.

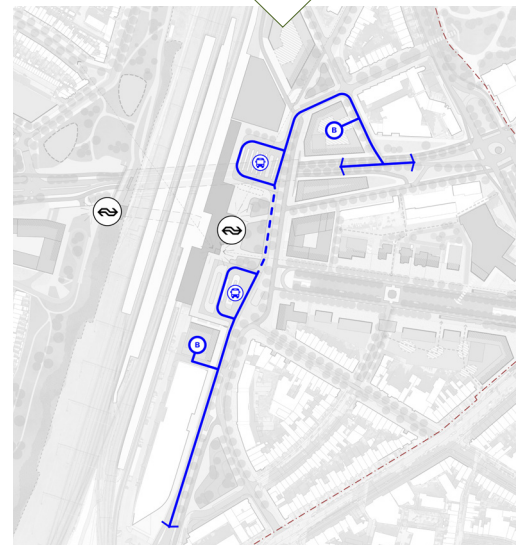
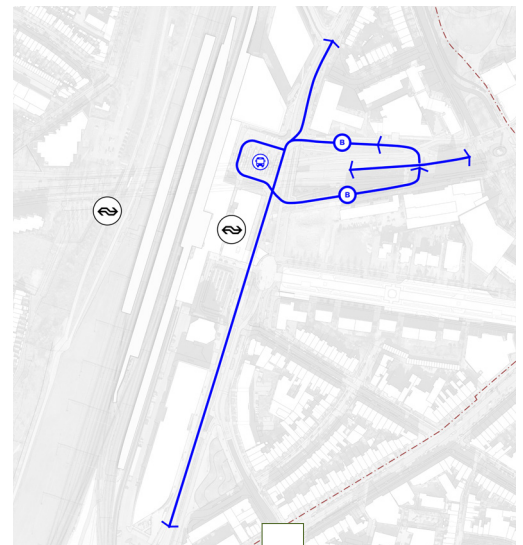
3. Schematische doorsnede van het Stationsdistrict: landschap (westzijde) en 19^e-eeuwse stratenplan (centrum-
 zijde) als identiteitsdragers.

4. Visiekaart

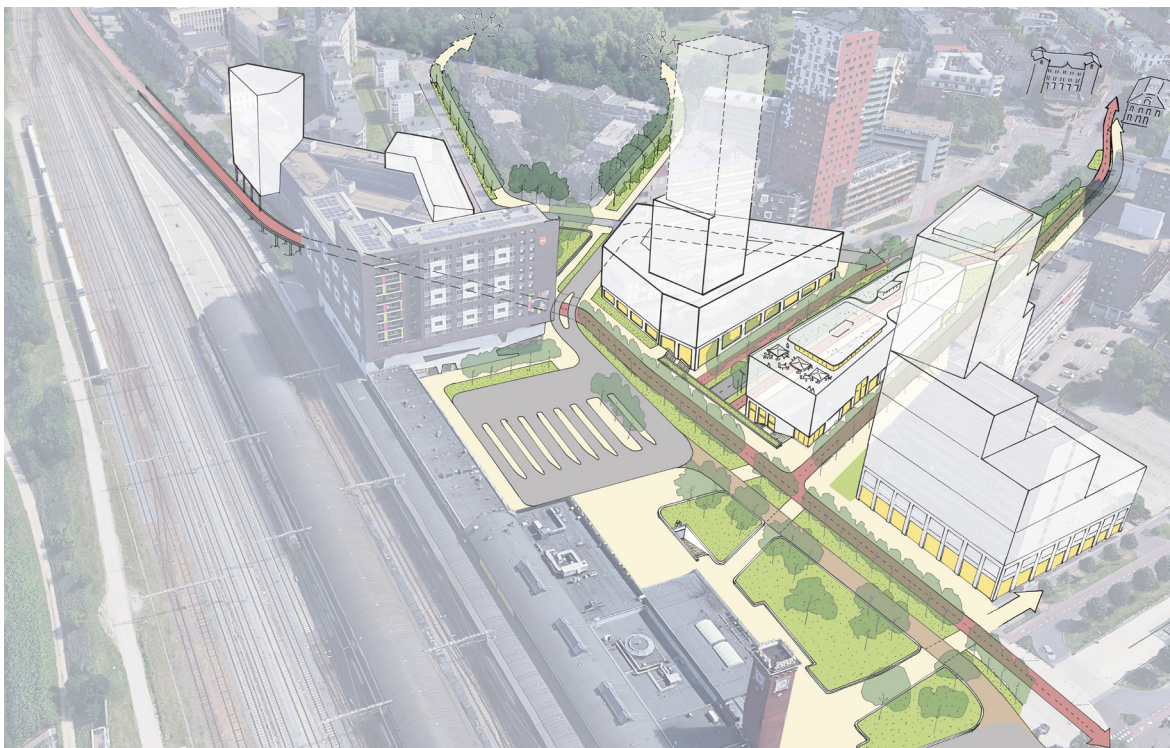


Ontwarren, verdichten en vergroenen

De complexiteit van deze opgave ligt besloten in het combineren binnen schaarse ruimte van de functie van gebied als mobiliteitsknooppunt met de ambitie van een forse verdichting van programma en het toevoegen van verblijfskwaliteit. Dat alles in een gebied dat bovendien deels de status van rijksbeschermd stadsgezicht heeft. Aan de centrumzijde van het station zetten we vooral in op het verbeteren van de stadsstructuur. Naast het verder terugdringen van ruimte voor de auto is een belangrijk instrument hiervoor het ontwarren en vereenvoudigen van de kluwen van bus- fiets en wandelroutes die er momenteel voor zorgt dat de directe omgeving van het station geen aantrekkelijke ruimte is. Een nieuwe configuratie van busperrons, -routes en -buffers zorgt ervoor dat fietsers en wandelaars op de twee belangrijkste routes tussen station en binnenstad vrijwel geen bussen meer tegenkomen. Ook wordt er ruimte voor groen vrijgespeeld: beschaduwde groene routes in alle richtingen en groene verblijfsplekken. Zoals een pocketpark tussen Vredestraat en Stieltjesstraat; een stapsteen tussen station en Kronenburgerpark. De Tunnelweg wordt versmald voor autoverkeer; langs de flanken wordt nieuwbouw toegevoegd die ook adresseert aan de Tunnelweg, waardoor deze weg meer het karakter van een stadsstraat krijgt. Zo wordt er direct naast het station veel programma toegevoegd, dat tegelijkertijd het stationsplein beter inkadert.



1.

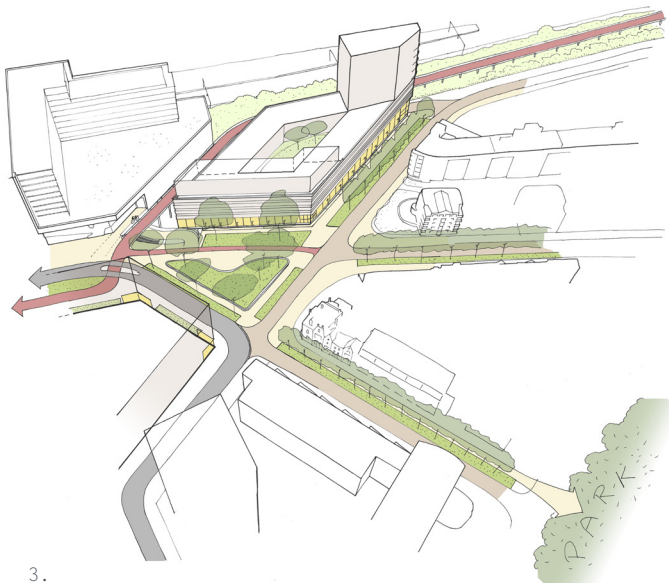


2.

1. Schema busroutes huidig en nieuw
2. Vogelvluchtschets noordzijde stationsplein met andere configuratie bussysteem, meer groen en nieuwbouw

3. Nieuw pocketpark Vredestraat-Stieltjestraat
4. Vergroening Nieuwe Marktstraat, rond de versmalde Tunnelweg

- herontwikkeling politiekantoor en verplaatsing landing Snelbinder
5. Transformatie van flank spoelzandwaaier en spoortalud tot spoorpark



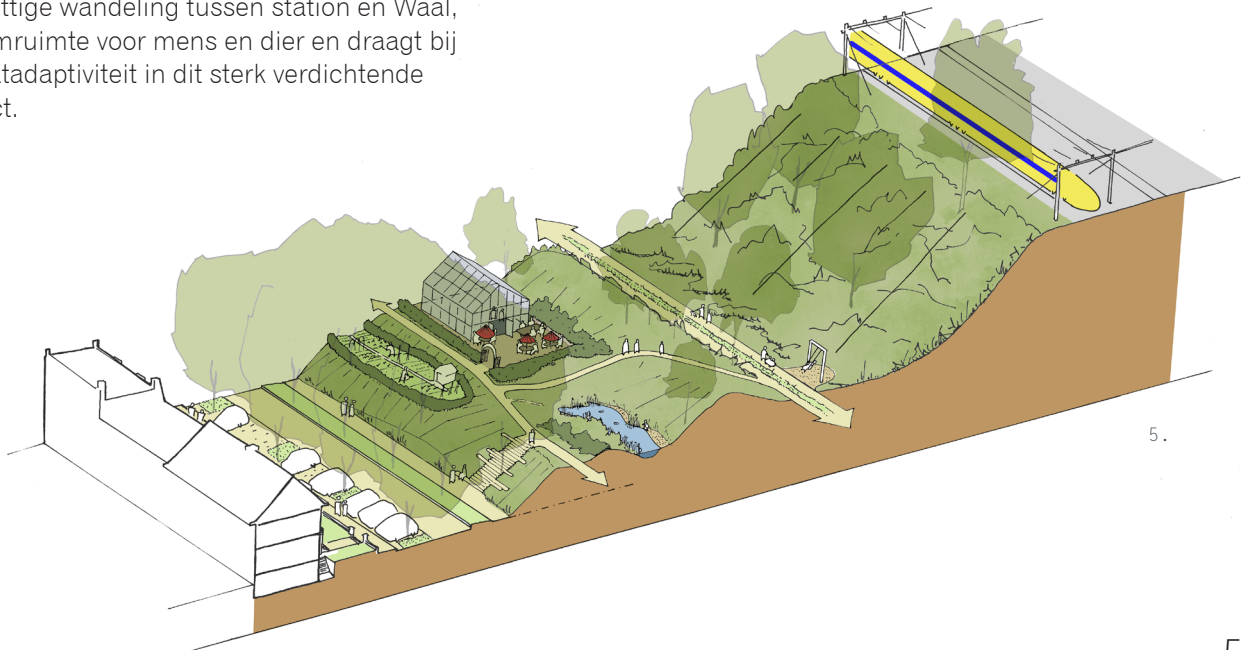
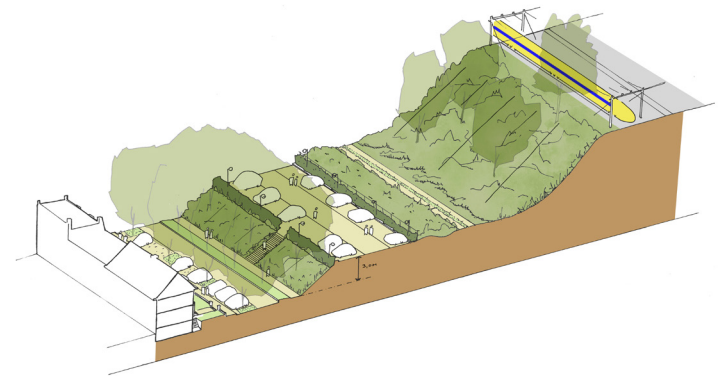
3.



4.

Spoorpark

We bouwen voort op de unieke bestaande kwaliteiten in het gebied. Aan de westzijde van het spoor vormt de ligging op de rand van de spoelzandwaaier hiervoor de essentie. Het reliëf van de spoelzandwaaier in combinatie met het grootse spoortalud dat naar de Waalbrug voert is een scheidslijn tussen gebieden met verschillende karakteristieken. Deze verschillen koesteren we door het hoogteverschil zichtbaar te maken en de nu grotendeels onbestemde ruimte om te vormen tot een spoorpark als onderdeel van de Groene Corridor, de doorgaande groene route tussen Waal en de bossen bij Heumensoord. Dit natuurlijke en ecologisch ingerichte spoorpark, vormt de ruggengraat in het gebied van waaruit groene vingers zich uitstrekken tot in de omliggende straatjes. Naast een prettige wandeling tussen station en Waal, biedt het ademruimte voor mens en dier en draagt bij aan de klimaatadaptiviteit in dit sterk verdichtende stationsdistrict.



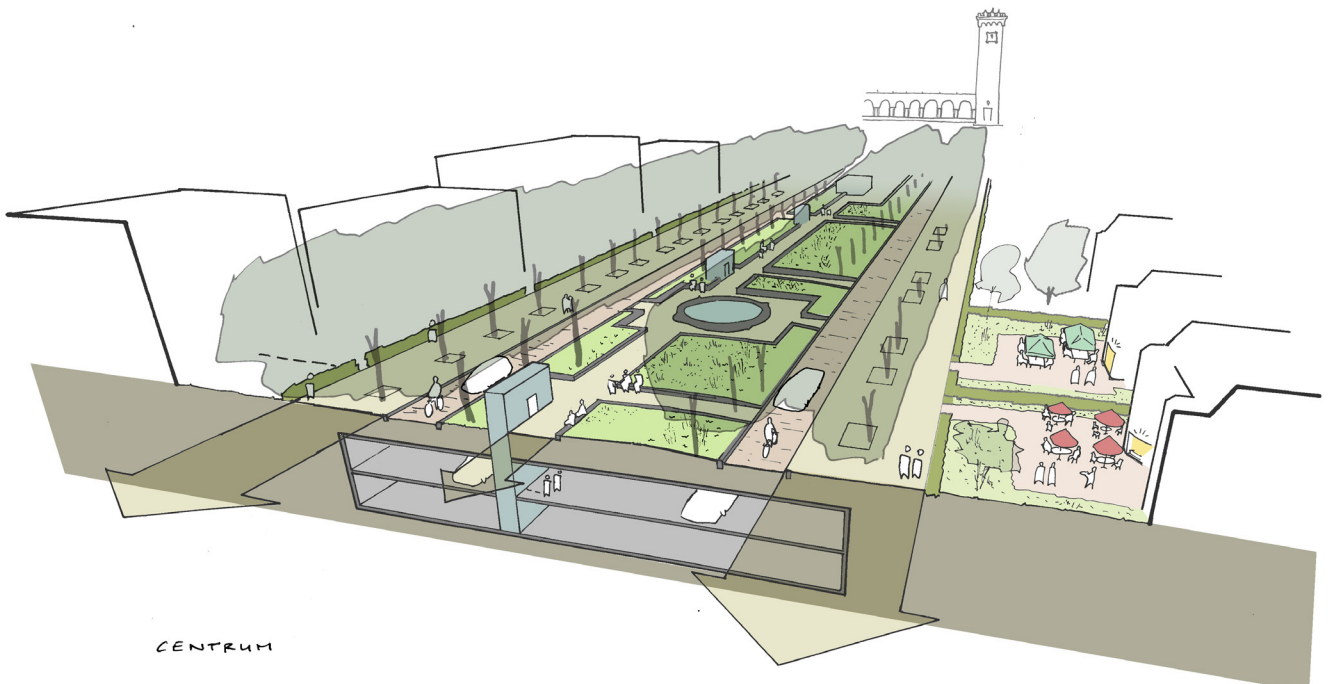
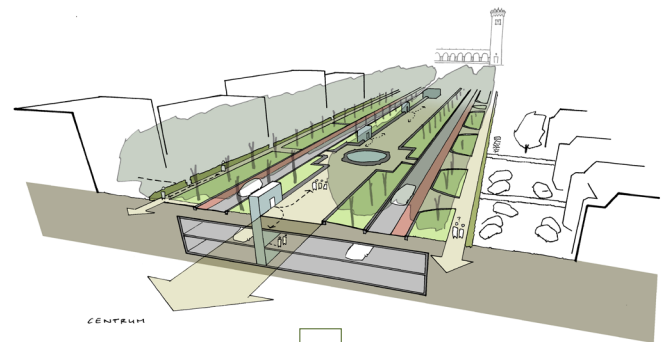
5.

19e-eeuwse stadsuitleg: singels en Keizer Karelplein

Aan de centrumzijde vormt het beschermd stadsgezicht van de 19e-eeuwse stadsuitleg een belangrijke inspiratie. De monumentale singels en het Keizer Karelplein bieden een unieke, krachtige stadsstructuur die als basis dient voor de doorontwikkeling van het Stationsdistrict. De plekken waar die structuur gehavend is worden met zorg aangepakt, om deze unieke Nijmeegse erfenis een nieuwe toekomst te geven. Daarbij past het herstellen van de groene omarming van straten, pleinen en gebouwen. Het royale groene karakter ervan biedt namelijk een perfect passend antwoord op de actuele vraag naar verblijfsklimaat met een gezonde en klimaat adaptieve inrichting. Zo zetten we op de Van Schaek Mathonsingel, de monumentale route tussen station en Keizer Karelplein, in op het vergroenen en activeren van de voorterreinen, die nu voornamelijk als parkeerruimte worden gebruikt. Ook stellen we voor de oorspronkelijke opzet van de singel te herstellen, waarin de hoofdwandelroutes aan de randen van het profiel geplaatst zijn, terwijl het middenplantsoen meer een verblijfsruimte wordt. Zo krijgt ook de flankerende bebouwing, bestaand en nieuw, de kans om meer interactie aan te gaan met de singel.



1.



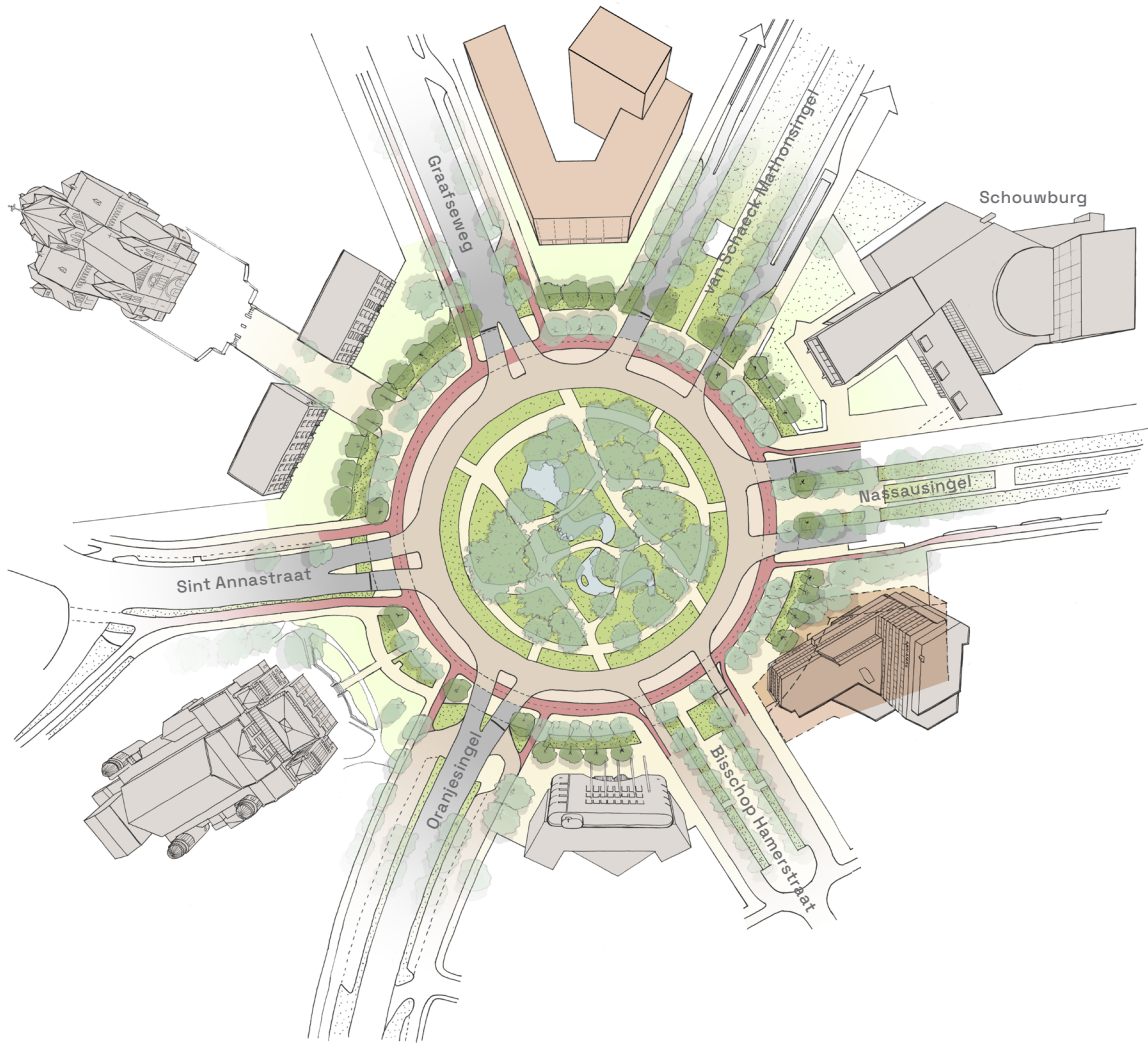
CENTRUM

2.

1. Vergroenen en activeren van de voor-
terreinen langs de singels
2. Transformatie van de Van Schaeck
Mathonsingel

3. Schets voor een herinrichting van
het Keizer Karelplein: meer ruimte voor
wandelaars en groen aan de buitenzijde
4. Oorspronkelijke grandeur van het

Keizer Karelplein: een plek om te
flaneren
5. Verbeelding buitenzijde van een
heringericht Keizer Karelplein



3.



4.



5.

De ruimte die de auto heeft ingenomen op de singels binnen het Stationsdistrict en het Keizer Karelplein, heeft op diverse plekken geleid tot een verschraling van de oorspronkelijke groene grandeur en is ten koste gegaan van de ruimte voor voetgangers. Met de inzet op royaal groen en herstellen van historische routes wordt een deel van deze ruimte teruggegeven. Ook op het iconische Keizer Karelplein streven we naar het herstellen van de 19e-eeuwse allure. Wanneer het lukt om de fietspaden naar binnen te verplaatsen, ontstaat ruimte aan de buitenzijde van het plein voor vergroening en een comfortabelere wandelroute, geflankeerd door een dubbele bomenrij. Ook de oorspronkelijke groene voorruimten voor de gebouwen komen er zoveel mogelijk terug. Tegelijkertijd blijft het Keizer Karelplein een belangrijk knooppunt in het verkeersnetwerk van de stad. In nadere uitwerking zal dan ook onderzocht worden in hoeverre de ruimte voor de auto hier gereduceerd kan worden.