



Een achterkant in beweging

Een programmatische invulling ter versterking van de relatie tussen het stationsgebied en het woongebied bij realisatie van een westelijke entree

Willian van Hal

Colofon

Titel

Een achterkant in beweging

Ondertitel

Een programmatische invulling ter versterking van de relatie tussen het stationsgebied en het woongebied bij realisatie van een westelijke entree.

Student

Naam Willian van Hal
Adres Bellevue 93
6561 CV Groesbeek
Telefoonnummer 06 43 23 46 43
E-mailadres willianvanhal@hotmail.com
Studentnummer 1618901

Afstudeerbedrijf

Adres Gemeente Nijmegen
Korte Nieuwstraat 6
6511 PP Nijmegen
Telefoonnummer 14024

Bedrijfsbegeleider

Naam Hans Gernaat
Functie Hoofd bureau Ruimtelijke Planvorming
Telefoonnummer 024 329 2930 | 06 52 75 15 43
E-mailadres h.gernaat@nijmegen.nl

Hogeschool Utrecht

Opleiding
Cursuscode

1^e docentbegeleider

Naam
Telefoonnummer
E-mailadres

2^e docentbegeleider

Naam
Telefoonnummer
E-mailadres

Datum

Omslagfoto

Faculteit Natuur en Techniek

Ruimtelijke Ordening en Planologie
TROP-V15AFO-14

Saskia van der Kruit
06 38 14 90 70
saskia.vanderkruit@hu.nl

Bas Ouwehand
06 38 14 90 86
bas.ouwehand@hu.nl

31-05-2016

Eigen foto

Afbeeldingen en kaarten zijn gemaakt door de auteur tenzij anders wordt aangegeven.



Voorwoord

Voor u ligt het resultaat van mijn afstudeeronderzoek met als titel 'Een achterkant in beweging'. De afgelopen 4 maanden heb ik met veel plezier gewerkt aan dit onderzoek bij de gemeente Nijmegen. Het afronden van dit onderzoek houdt ook in dat ik de opleiding Ruimtelijke Ordening en Planologie aan de Hogeschool Utrecht mag gaan afronden. Een leerzame periode waar ik veel kennis heb vergaard die ik in de toekomst kan gaan inzetten en verder uitbreiden.

Tijdens mijn opleiding kwam ik erachter hoe belangrijk het sociale aspect is binnen de gebiedsontwikkeling. Dit had ik aan het begin van de opleiding niet gedacht. Een zachte kant die, ondanks de verschillende vormen van participatie, helaas nog in veel gevallen naar de zijlijn wordt geschoven. Voor mij was dit een reden om bewust te kiezen voor een opgave waarbij ook de sociale kant bij gebiedsontwikkeling wordt meegenomen.

Het kiezen voor deze opgave was dan ook een eenvoudige keuze. Ik ben van mening dat de sociale kant het draagvlak is van een succesvolle gebiedsontwikkeling. Wat zou een ontwikkeling zijn als er niemand gebruik van wil maken. Dit onderzoek laat zien waar mijn interesses en vaardigheden liggen. Achteraf is dit ook de juiste keuze gebleken waar ik zeker geen spijt van heb, mijn interesses werden gedurende het onderzoek bevestigd en vergroot. Kortom, een belangrijke periode van mijn opleiding waar ik met veel genoegen op terug kan kijken.

Tot op het laatst van mijn onderzoek bleef ik geïnspireerd, kreeg ik nieuwe inzichten en kreeg ik de mogelijkheid om te verdiepen. Dat het gebied een achterkant is, dat is inmiddels wel duidelijk, dat het een achterkant in beweging wordt, hoop ik de afgelopen 4 maanden bereikt te hebben.

Dit onderzoek was niet mogelijk geweest zonder de ondersteuning en de informatie van anderen. Dit is ook de reden dat ik deze mensen graag wil bedanken.

De gemeente Nijmegen wil ik bedanken voor het mogelijk maken en het toevertrouwen van deze opgave aan mij. Zij hebben mij de kans en ondersteuning gegeven om mijn onderzoek te doen laten slagen. Met name Hans Gernaat en Arnoud Janson waren voor mij belangrijk, ik wil hun bedanken voor de begeleiding, de tijd die ze hebben vrijgemaakt en de feedback. Tevens wil ik alle geraadpleegde personen en collega's bedanken voor hun interesse, de gezelligheid en het geven van belangrijke informatie om mijn onderzoek te kunnen uitvoeren.

Tenslotte wil ik mijn begeleiders vanuit school, Saskia van der Kruit en Bas Ouwehand, bedanken. Ondanks de vele afstudeerders die begeleid moesten worden, hebben ze mij altijd geholpen met het proces en de inhoud van mijn onderzoek. Zij hebben geïnspireerd, zorgvuldig en aandachtig mijn werk bekeken gedurende de afstudeerperiode en ik kan dan ook wel zeggen dat dit voor mij motiverend heeft gewerkt.

Met trots kan ik zeggen dat voor u ligt het afstudeeronderzoek 'Een achterkant in beweging'. Ik hoop dat u met het lezen van dit rapport net zoveel kan genieten als ikzelf. Veel leesplezier toegewenst!

Willian van Hal
Nijmegen, 31 mei 2016

Abstract

In The Netherlands, for every piece of land, there is a programmatic implementation. A program with a mutual division which is made between various functions in an area and also between the size of an area. The west-side of the Nijmegen train station requires a new programmatic implementation. A new implementation in response to the opportunity to realize an entrance on the west-side of the train station which is still missing on this moment. There already have been several studies to look to the possibilities and opportunities for the realization of an entrance on the west-side of the train station. However in those several studies, the social aspect is hardly included. This is about to change. The goal of this research is to get an insight in the desirable programmatic implementation. The main question is: *“Which programmatic implementation on the west-side of the Nijmegen train station is needed to strengthen the relationship between the station area and the residential area, now there is coming an entrance to the west-side of the station?”*

The research revealed that the west-side of the train station is seen as a back by users, residents, professionals and the Nijmegen City Council itself. Mainly this has something to do with the issues that occurs on the west-side of the train station. The experience on the west-side of the station is a social and physical barrier, especially for the residential area. This barrier consists a difference in height of 6 meters in the area, the absence of an access to the Nijmegen train station and the sense of social insecurity when you pass the Tunnelweg.

In addition to what is called the back situation, there are other issues that affect the relationship between the west-side of the station and the residential area. The physical and social aspects of the areas affect each other. So there is traffic congestion because there is an unattractive Park and Ride, there is dissatisfaction because the offer of landscaping is too little and the west-side of the train station has an unpleasant appearance.

Beside that there is a social case of the missing liveliness, reduced social solidarity and the preparedness to the west-side of the train station and residents and users have the feeling of insecurity when crossing this area.

The development vision of the Nijmegen City Council (2012) shows that the (eastern) center-side of the train station will remain the main entrance of the train station, which means that entrance on the west-side of the train station will not have a primary role. Based on field analysis, the issues and the principles that have been proven to require a secondary entrance to a station, are the key concerns for the development of the area adding identity and residential quality.

The addition of identity and residential quality is required to strengthen the relationship between the station area and the residential area. These keywords are expected to have a positive impact on the liveliness and the bond of the users and residents of the area.

Remarkably it appears that the difference in height on the west-side of the train station was a barrier. Constructing the entrance on the west-side of the train station not only provides the opportunity the problems, physical and social, to deal with but also the difference in heights as a barrier in the area turned into an opportunity which is an enrichment of the area. This obstacle can be overcome by each layer to provide an experience. There is a stand full of experience which makes the area more attractive and lively.

In addition to the stand full of experience the following program has proven to desirable to create identity and residential quality on the west-side of the train station:

- A full-fledged entrance;
- A stand full of experience;
- Accessible Park and Ride;
- Parking facilities;
- A bicycle trail along the rail;

- Landscaping;
- Housing;
- Social amenities;
- Commercial services.

The proposed program which is provided in this report are the desired developments, not only for the west side of the train station but also just a reinforcement of the residential area. The program responds to the physical and social problems that occur on the west-side of the train station.

The social benefits of the proposed program were made clear. There is among other things also a respond to:

- Adding residential quality by making a full-fledged entrance and associated developments;
- Reducing the parking problems in the residential area and increasing the use of the Park and Ride location by the attractiveness of the parking;
- Increasing the accessibility for the bicycle by a (quickly) bike trail the old trunk line along the track;
- The charisma, experience and the bond between the station area and the residential area by providing access to the green;
- Reducing the pressure on the housing market and increasing the public safety by making the area lively and adding housing.

It is recommended to the Nijmegen City Council to pass on further planning. A challenge for urban planning and landscape architect is to give a new identity in the realization of the plans for the area.

Since the west-side of the train station is regarded as rear at the moment, this is the starting point of the development. The aim of this study is to look to the future possible developments to the west-side of the train station and therefore leads to the title of this research “A back in motion”.

Samenvatting

Een programmatische invulling wordt in Nederland aan ieder stuk grond gegeven. Een programma waarin een onderlinge verdeling wordt gemaakt tussen verschillende functies in een gebied en de omvang van een gebied. De westzijde van het station Nijmegen vraagt om een nieuwe programmatische invulling. Een nieuwe invulling naar aanleiding van de kans die zich voordoet om een westelijke entree van station Nijmegen te realiseren, die tot op heden nog ontbreekt. Voor het realiseren van de westelijke entree zijn er al verschillende studies gedaan naar de mogelijkheden en kansen die zich voordoen, echter was het sociaal-maatschappelijke deel hier nog nauwelijks in meegenomen. Hier komt verandering in. Het doel van het onderzoek is dan ook om inzicht te krijgen in de wenselijke programmatische invulling en de hoofdvraag luidt dan ook als volgt: *“Welke programmatische invulling van de westzijde van station Nijmegen is gewenst voor een versterking van de relatie tussen stationsgebied en woongebied, nu er een westelijke entree tot het station wordt gemaakt?”*

Uit het onderzoek is gebleken dat de westzijde van het station wordt gezien als achterkant, zowel door gebruikers, bewoners, professionals als de gemeente Nijmegen zelf. Dit heeft vooral te maken met de problematiek die zich aan de westzijde van het station voordoet. De westzijde van het station wordt ervaren als een sociale en fysieke barrière, vooral de aangrenzende woonwijken hebben deze ervaring. Een barrière waarbij het hoogteverschil van 6 meter in het gebied, het ontbreken van een toegang naar station Nijmegen en het gevoel van sociale onveiligheid van de doorgang in de Tunnelweg een rol spelen.

Naast wat de achterkantsituatie genoemd wordt, zijn er ook andere problemen die invloed hebben op de relatie tussen de westzijde van het station en het woongebied. Zowel fysieke als sociale aspecten van de gebieden hebben effect op elkaar. Zo is er sprake van verkeersoverlast, door het ontbreken van een aantrekkelijke Park en Ride, is er ontevredenheid over het aanbod groenvoorzieningen en heeft de westzijde van het station een onprettige uitstraling.

Daarnaast is er sociaal gezien sprake van het ontbreken van levendigheid, een verminderde sociale verbondenheid en bereidheid met de westzijde van het station en hebben bewoners en gebruikers het gevoel van onveiligheid bij het doorkruisen van dit gebied.

De ontwikkelingsvisie van de gemeente Nijmegen (2012) laat zien dat de (oostelijke) centrumzijde van het station de hoofdentree van het station zal blijven, wat inhoudt dat de westelijke entree geen primaire rol krijgt. Aan de hand van de gebiedsanalyse, de problematiek en de uitgangspunten die een secundaire entree van een station nodig heeft is gebleken dat sleutelwoorden voor de ontwikkeling van het gebied, het toevoegen van identiteit en verblijfskwaliteit betreft.

Het toevoegen van identiteit en verblijfskwaliteit is nodig om de relatie tussen het stationsgebied en het woongebied te versterken. Deze sleutelwoorden zullen naar verwachting een positieve invloed hebben op de levendigheid en de binding van de gebruikers en de bewoners van het gebied.

Opvallend genoeg is gebleken dat de hoogteverschillen aan de westzijde van het station gezien werden als een barrière. Het realiseren van de westelijke entree biedt niet alleen de kans de problematiek, zowel fysiek als sociaal, aan te pakken maar om ook de hoogteverschillen als belemmering om te zetten in een kans, een verrijking van het gebied. Deze belemmering kan worden weggenomen door elke laag een beleving te geven. Er ontstaat een tribune vol beleving, die het gebied aantrekkelijker en levendiger maakt.

Naast de tribune vol beleving is het volgende programma wenselijk gebleken om identiteit en verblijfskwaliteit te creëren aan de westkant van het station:

- Een volwaardige entree;
- Een tribune vol beleving;
- Toegankelijke Kiss en Ride;
- Parkeervoorziening;
- Een fietsroute langs het spoor;

- Groenvoorziening;
- Wonen;
- Maatschappelijke voorzieningen;
- Commerciële dienstverlening.

Het voorgestelde programma die in dit rapport wordt aangereikt zijn de gewenste ontwikkelingen, niet alleen voor de westzijde van het station maar ook juist een versterking voor het woongebied. Het programma speelt in op de fysieke en sociale problemen die zich voordoen aan de westzijde van het station.

De maatschappelijke baten van het voorgestelde programma zijn inzichtelijk gemaakt. Er wordt o.a. ingespeeld op:

- Het toevoegen van verblijfskwaliteit door het maken van een volwaardige entree met bijbehorende voorzieningen;
- Het reduceren van de parkeeroverlast in het woongebied en het verhogen van het gebruik van de Park en Ride locatie door het aantrekkelijk maken van de parkeervoorziening;
- Het vergroten van de bereikbaarheid voor de fiets door een (snel)fietsroute over de oude stamlijn langs het spoor;
- De uitstraling, beleving en de binding tussen het stationsgebied en het woongebied door het toegankelijk maken van het groen;
- Het verlagen van de druk op de woningmarkt en het verhogen van de sociale veiligheid door het gebied levendig te maken en woningen toe te voegen.

Er wordt aanbevolen aan de gemeente Nijmegen om over te gaan op verdere planvorming. Er ligt een uitdaging voor de stedenbouwkundige en landschapsarchitect om bij het realiseren van de plannen een nieuwe identiteit te geven voor het gebied.

Aangezien de westzijde van het station op dit moment wordt gezien als achterkant, is dit het startpunt van de ontwikkeling. Het doel van dit onderzoek is om te kijken naar de toekomstige mogelijke ontwikkelingen voor de westzijde van het station en leidt daarom tot de titel van dit onderzoek 'Een achterkant in beweging'.



Inhoud

Voorwoord	3	3.5 Verdieping van de huidige problematiek aan de westzijde van het station	21
Abstract	4	3.5.1 De huidige problemen	21
Samenvatting	5	3.5.2 Conclusie	21
1. Inleiding	8	3.6 Conclusie	22
1.1 Aanleiding	8	4. Randvoorwaarden en uitgangspunten	24
1.2 Probleemstelling	8	4.1 Ontwikkelingsvisie	24
1.3 Doelstelling	8	4.2 Station en omgeving	24
1.4 Vraagstelling	8	4.2.1 Uitgangspunten	24
1.5 Afbakening	8	4.2.2 Toekomstig gebruik van het gebied	24
1.6 Leeswijzer	9	4.3 Westelijke entree	25
2. Een programmatische invulling	10	4.3.1 Uitgangspunten	25
2.1 Wat?	10	4.3.2 Toekomstig gebruik van het gebied	26
2.2 Waar?	11	4.4 Gewenste relatie	26
3. Gebiedsanalyse	13	4.5 Conclusie	27
3.1 Deelgebied 1: Station en omgeving	15	5. Voorstel voor een relatie tussen de gebieden	29
3.1.1 Ruimtelijke analyse	15	5.1 Invulling programma	30
3.1.2 Functies en voorzieningen	15	5.2 Verbeelding programmatische invulling	33
3.1.3 Beleving, uitstraling en relatie	15	5.3 Sociale ontwikkeling van de aangrenzende wijken	34
3.1.4 Conclusie	15	5.4 Effecten op de leefbaarheid	34
3.2 Deelgebied 2: Westzijde station	17	5.5 Conclusie	34
3.2.1 Ruimtelijke structuur	17	6. Conclusie en aanbevelingen	36
3.2.2 Functies en voorzieningen	17	6.1 Conclusie	36
3.2.3 Beleving, uitstraling en relatie	17	6.2 Aanbevelingen	38
3.2.4 Conclusie	17	Bronnenlijst	40
3.3 Deelgebied 3: Het direct aangrenzende woongebied	19	Begrippen en afkortingen	42
3.3.1 Ruimtelijke structuur	19	Bijlagen	43
3.3.2 Functies en voorzieningen	19		
3.3.3 Beleving, uitstraling en relatie	19		
3.3.4 Conclusie	19		
3.4 Deelgebied 4: Het indirect aangrenzende woongebied	20		
3.4.1 Biezen	20		
3.4.2 Wolfskuil	20		
3.4.3 Conclusie	20		

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Station Nijmegen sluit zich aan bij PHS (Programma Hoogfrequent Spoorvervoer) van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Het aansluiten bij dit programma brengt ontwikkelingen met zich mee voor station Nijmegen. In de toekomst zal dit leiden tot extra sporen, een nieuw perron, het doortrekken van de voetgangerstunnel om het nieuwe perron te ontsluiten, een hogere frequentie aan treinen en meer reizigers op station Nijmegen. Naar aanleiding van het doortrekken van de voetgangerstunnel doet voor de gemeente Nijmegen de kans zich voor om de voetgangerstunnel verder door te trekken naar de westzijde van het spoortracé. Er ontstaat dan een westelijke entree van station Nijmegen, die getransformeerd wordt van achterkantsituatie naar volwaardige entree. Er zijn al studies en visies geschreven over de mogelijkheden en de kansen die zich voordoen als de voetgangerstunnel wordt doorgetrokken naar de westzijde van het station. Het sociaal-maatschappelijke aspect is hierin nog nauwelijks meegenomen. De aanleiding van dit onderzoek is om het sociaal-maatschappelijk aspect mee te nemen bij het kijken naar de gewenste invulling van het gebied met oog op het versterken van de relatie tussen stationsgebied en woongebied.

1.2 Probleemstelling

Op dit moment is het station eenzijdig bereikbaar via de centrumzijde van Nijmegen en via een voetgangersopgang in de Tunnelweg. De westzijde wordt gezien als de achterkant van het station, dit komt vanwege het ontbreken van een toegang. Er doet zich de kans voor om een westelijke entree te realiseren, de uitdaging is om verschillende aspecten mee te nemen bij planvorming waardoor de achterkantsituatie verdwijnt. De fysieke impact op het stationsgebied is groot, hier zal de westelijke entree met bijbehorend programma gerealiseerd gaan worden. Daarnaast doet de kans zich voor de onderlinge relatie met het naastgelegen woongebied te versterken. Er is op dit moment nog niet bekend wat de wenselijke programmatische invulling is van het gebied

rondom de westelijke entree en hoe dit het woongebied en stationsgebied kan versterken. Bij planvorming is het belangrijk dat de ruimtelijke kwaliteit wordt meegenomen, dit bestaat uit gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde. Het is niet meer alleen een stationsgebied maar het wordt een OV-knooppunt en het gezicht van de stad. Kortom hoe gaat het gebied er in de toekomst uit zien? Wat is het gebruik? Welke ontwikkelingen moeten en kunnen er plaatsvinden? En hoe kan door middel van een programmatische invulling het stationsgebied en het woongebied versterken?

1.3 Doelstelling

Doel van het onderzoek is inzicht te krijgen in de wenselijke programmering rond de westelijke entree waarin het sociaal-maatschappelijke vlak is meegenomen. Er worden suggesties gedaan voor de programmatische invulling van de westzijde van het station ter versterking van het stationsgebied en het woongebied naar aanleiding van de komst van de westelijke entree. Deze suggesties bieden handvatten om vanuit dit verkennende onderzoek over te gaan op nader onderzoek en het bepalen van het programma.

1.4 Vraagstelling

Er is een hoofdvraag geformuleerd op basis van de probleemstelling en de doelstelling. Voor het uitvoeren van dit onderzoek is de volgende vraag leidend:

“Welke programmatische invulling van de westzijde van station Nijmegen is gewenst voor een versterking van de relatie tussen stationsgebied en woongebied, nu er een westelijke entree tot het station wordt gemaakt?”

Om de hoofdvraag te kunnen beantwoorden zijn er de volgende deelvragen opgesteld:

1. Wat is de huidige situatie van de westzijde van station Nijmegen? En wat is de relatie tussen het stationsgebied en het woongebied op dit moment?

2. Hoe verhoudt zich het beoogde programma aan de centrumzijde van het station tot ontwikkelingen aan de westzijde van het station?
3. Wat is de wenselijke relatie tussen de westzijde van het station tot het naastgelegen woongebied?
4. Welke gebruiksfunctie ontstaat er door het realiseren van de westelijke entree, aan de westzijde van het station?
5. Welke ontwikkelingen zijn er passend om de westzijde van het station te versterken?
6. Op welke wijze kan de westelijke entree een bijdrage leveren aan de sociale ontwikkeling van de aangrenzende wijken? Op welke wijze kunnen de aangrenzende wijken (mee)profiteren van de ontwikkelingen en hierop aansluiten?
7. Wat is het effect op de leefbaarheid van de westzijde van het station door de nieuwe ontwikkelingen?

Met de antwoorden op de hoofd- en deelvragen kan er passend advies uitgebracht worden over de wenselijke programmatische invulling van het gebied.

1.5 Afbakening

Fysieke afbakening

Om het onderzoek duidelijk en behapbaar te houden, wordt er onderscheid gemaakt tussen meerdere deelgebieden. De deelgebieden 1, 2, 3a en 3b zijn gebaseerd op de deelopgaven die staan in de Ontwikkelingsvisie Nijmegen Centraal (gemeente Nijmegen, 2012). Er is voor gekozen deze in grote lijnen aan te houden omdat hier al veel informatie over is en deze deelopgaven relevant zijn voor dit onderzoek. Het blijft niet alleen bij deze deelgebieden, deel 4a en 4b zijn eraan toegevoegd om in het onderzoek een breder verband te kunnen trekken en vooral de relatie op sociaal-maatschappelijk vlak te benadrukken. De deelgebieden zijn te zien op Figuur 3.

Deelgebied 1: Het eerste gebied ligt aan de centrumzijde van Nijmegen, het station en omgeving, hierin valt het station en de ontwikkelingen direct daaromheen. Het is belangrijk te

inventariseren welke ontwikkeling daar heeft plaatsgevonden en in de toekomst nog gepland staat om goed te kunnen kijken naar de gewenste programmering en relatie met de westzijde van het station.

Deelgebied 2: Vervolgens komt de westzijde van het station, in dit gebied zullen de ontwikkelingen en invulling van de programmering plaatsvinden. De belijning van dit gebied is ontstaan door de infrastructurele aanpassingen die plaatsvinden om de westzijde van het station te kunnen ontsluiten.

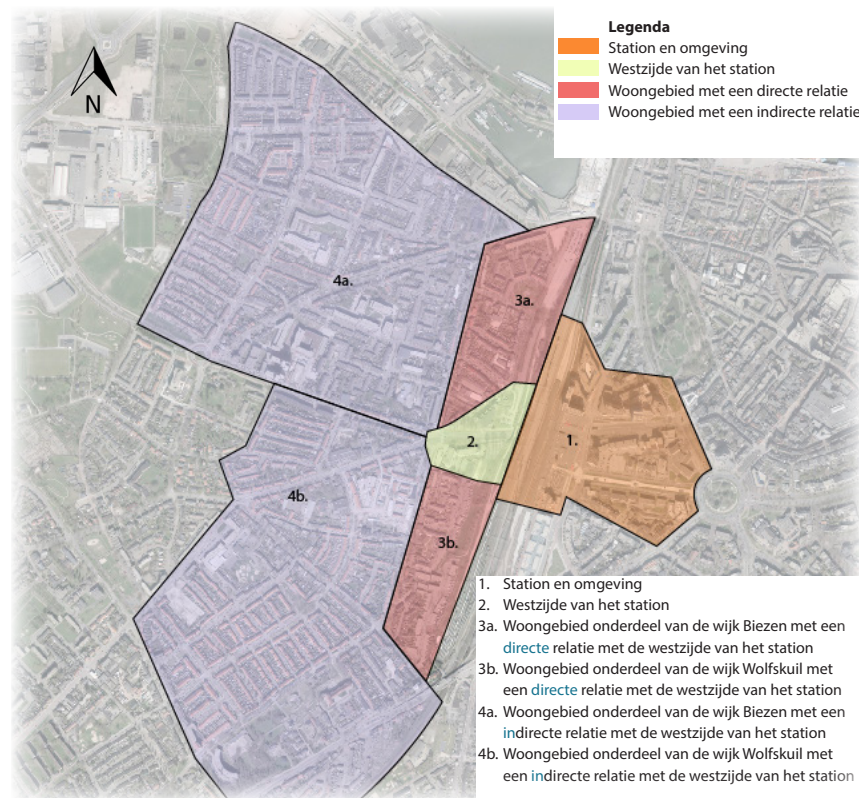
Deelgebied 3: Aangrenzend aan de westelijke entree ligt het direct aangrenzende woongebied, a is onderdeel van Biezen en b van Wolfskuil.

Deelgebied 4: Achter het aangrenzende woongebied ligt het indirect aangrenzende woongebied, a is onderdeel van Biezen en b van Wolfskuil.

Onderwerp gerelateerde afbakening

Er is in overleg besloten geen direct contact te hebben met de omwonenden, in de vorm van een enquête of interview langs de deuren. Deze keuze is gemaakt om te voorkomen dat er vanuit de organisatie een verkeerde indruk ontstaat bij de bewoners. Voor de bewoners is het moeilijk een afstudeeronderzoek los te zien van de plannen van de gemeente Nijmegen. Wel kan er met de wijkplatforms, waarvan de voorzitters bewoners zijn, gecommuniceerd worden. Zij maken dit onderscheid wel, zij kennen de wijken en vertegenwoordigen de bewoners.

Uit de vorige paragrafen is duidelijk geworden dat het onderwerp zich specifiek richt op de nu opgestelde deelvragen. Er wordt specifiek aandacht besteed aan de programmatische invulling van de westelijke entree ter versterking van het stationsgebied en het woongebied. Gezien de beperkte tijd en de breedte van het verkennende onderzoek wordt er niet stilgestaan bij de volgende aspecten:



Figuur 3. Kaart afbakening plangebied gelegen in gemeente Nijmegen

- Wijzigingen spoortracé;
- Economische haalbaarheid;
- De gebieden die buiten de afbakening vallen;
- Programma buiten de afgebakende gebieden;
- Bestemmingsplanwijziging en procedures;
- Gedetailleerde oppervlakte van het programma;
- Geen programmatische invulling met bedrijfsnamen maar puur de functie;
- Enquêtes van alle bewoners;
- De mogelijkheid dat de westelijke entree niet wordt gerealiseerd;
- Een scenario waarin de westelijke entree wel gerealiseerd wordt maar er verder geen ontwikkeling plaatsvindt;
- Het programma van het centrum, dit vanwege het beperken van de onderzoeksgrootte en omdat het centrum een ander soort gebied is en nauwelijks relevant is voor deze zijde van het station.

Er wordt wel kennis opgedaan van de verkeerssituatie en de verkeersstromen omtrent de realisatie van de westelijke entree, maar er wordt verder geen verkeersontwerp gemaakt.

1.6 Leeswijzer

Allereerst wordt in hoofdstuk 2 de context van de programmatische invulling weergegeven. In hoofdstuk 3 wordt het gebied geanalyseerd waaruit geconcludeerd kan worden hoe de huidige situatie eruit ziet en wat de problematiek is van de westzijde van het station. Vervolgens wordt deze analyse en de problematiek in hoofdstuk 4 gebruikt voor het opstellen van randvoorwaarden en uitgangspunten, waarin de ambitie van het gebied wordt omschreven. Dit resulteert uiteindelijk in een voorstel voor de gewenste programmering voor de westelijke entree ter versterking van het woongebied en stationsgebied in hoofdstuk 5. En tot slot worden in het laatste hoofdstuk, hoofdstuk 6, de conclusies en aanbevelingen beschreven. In dit hoofdstuk wordt de onderzoeksvraag beantwoord. Naast dit rapport is een bijlagenboek gemaakt waar aanvullende informatie in staat, indien van toepassing wordt er in de hoofdstukken naar verwezen. Mochten sommige begrippen nog niet duidelijk zijn dan zijn deze nader uitgelegd in de begrippenlijst.

2. Een programmatische invulling

Het thema programmatische invulling ter versterking van woongebied en stationsgebied naar aanleiding van het realiseren van een westelijke entree is in dit onderzoek sterk leidend en omschrijft de hoofdvraag. Er wordt in dit hoofdstuk beschreven wat een programmatische invulling inhoudt en welke begrippen betrekking hebben op de gebiedsontwikkeling.

2.1 Wat?

Wat is een programmatische invulling?

Over ieder stukje grond in Nederland is nagedacht, aan elk gebied wordt een programma toegekend met verschillende bestemmingen. Een programma bestaat uit verschillende aspecten die het gebied bruikbaar maken. Encyclo.nl hanteert o.a. de volgende definitie van het begrip programma: “het geheel van activiteiten die zich in een (bestaande of nog te realiseren) ruimte afspelen, of van de eisen die aan een ruimte worden gesteld (omvang, relaties, toegankelijkheid, ...) om de ruimte te kunnen benutten” (Encyclo.nl, z.d.).

We hebben het bij een programmatische invulling over de onderlinge verdeling tussen de verschillende functies in een gebied en de omvang van de functies. Verschillende functies kunnen zijn; wonen, bedrijven, detailhandel, groen, recreatie en infrastructuur.

Waarom een programmatische invulling?

Bij gebiedsontwikkeling wordt er bepaald hoe het gebied ingevuld gaat worden, wat het gewenste gebruik van het gebied is en hoe het gebied vorm krijgt. Om een gebied een bestemming te geven, is er een programma nodig. Dit kan gedaan worden door het toebedelen van functies aan een gebied. Vervolgens kan er aan de hand van de bepaalde functies een onderverdeling plaatsvinden toegespitst op omvang en onderlinge samenhang. Hoeveel m² is er voor welke functie nodig? En welke functies zijn passend bij het gebied en sluiten bij elkaar aan?

Het vastleggen van het programma maakt het mogelijk goede keuzes te maken voor de inrichting van een gebied. Zo kan er een omgeving gecreëerd worden waar op een goede en fijne manier kan worden geleefd, verbleven of gewoond. Als er geen programma wordt gemaakt, is het lastig om een gebied een goede structuur te geven en uiteindelijk te handhaven. Als er in dit rapport gesproken wordt over de programmatische invulling, wordt bovenstaande uitleg gehandhaafd. Het is belangrijk voor de kwaliteit van het gebied.

Wat is gebiedsontwikkeling?

Gebiedsontwikkeling vindt plaats in het hele land, de wijze waarop er ontwikkeld wordt, veranderd door de jaren heen. Het betreft de inrichting en invulling van een gebied. Er zijn verschillende definities over het begrip:

Wolting (2008) beschrijft gebiedsontwikkeling als: “Een containerbegrip voor grootschalige en ruimtelijke ontwikkelingen in het landelijke en stedelijke gebied.”

De Zeeuw (2007) beschrijft het als: “Gebiedsontwikkeling is de kunst van het verbinden van functies, disciplines, partijen, belangen en geldstromen, met het oog op de (her-) ontwikkeling van een gebied.”

Daarnaast geeft het Ministerie van Vrom (2009, p. 12) aan dat gebiedsontwikkeling leidt tot:

- de verschillende belangen in een gebied beter op elkaar worden afgestemd;
- de publieke en private functies beter afgestemd worden;
- er een integrale businesscase ontstaat waarin de kosten en opbrengsten in het kader van de grondexploitatie met elkaar kunnen worden verevend [sic].

Gebiedsontwikkeling wordt een steeds belangrijker begrip waarbij kwaliteit van de leefomgeving meer benadrukt wordt. De samenwerking tussen publieke en private partijen is in de

loop der jaren veranderd, er is meer ruimte voor participatie. Gebiedsontwikkeling kan dus op verschillende manieren benaderd worden, waarin de samenwerkingsvorm anders is. Er wordt onderscheid gemaakt in een traditionele vorm van gebiedsontwikkeling en een nieuwe vorm, ook nieuwe stijl genoemd.

Traditionele gebiedsontwikkeling

Bij traditionele gebiedsontwikkeling heeft de overheid een regisserende rol, de overheid is hier vaak risicodragend. Er wordt vooral grootschalig gepland met oog op nieuwbouw. Bij het traditioneel ontwikkelen zal grotendeels projectmatig te werk worden gegaan waarin er verschillende fasen worden doorlopen.

Gebiedsontwikkeling nieuwe stijl

Gebiedsontwikkeling nieuwe stijl, ook wel het nieuwe ontwikkeling, is ontstaan als gevolg van de crisis (Urban Management, 2014). Nieuwe stijl gaat uit van een faciliterende overheidsrol. De gebruikers zijn belangrijker, een gebied moet niet alleen gebruikers aantrekken maar ook op langere termijn kunnen vasthouden.

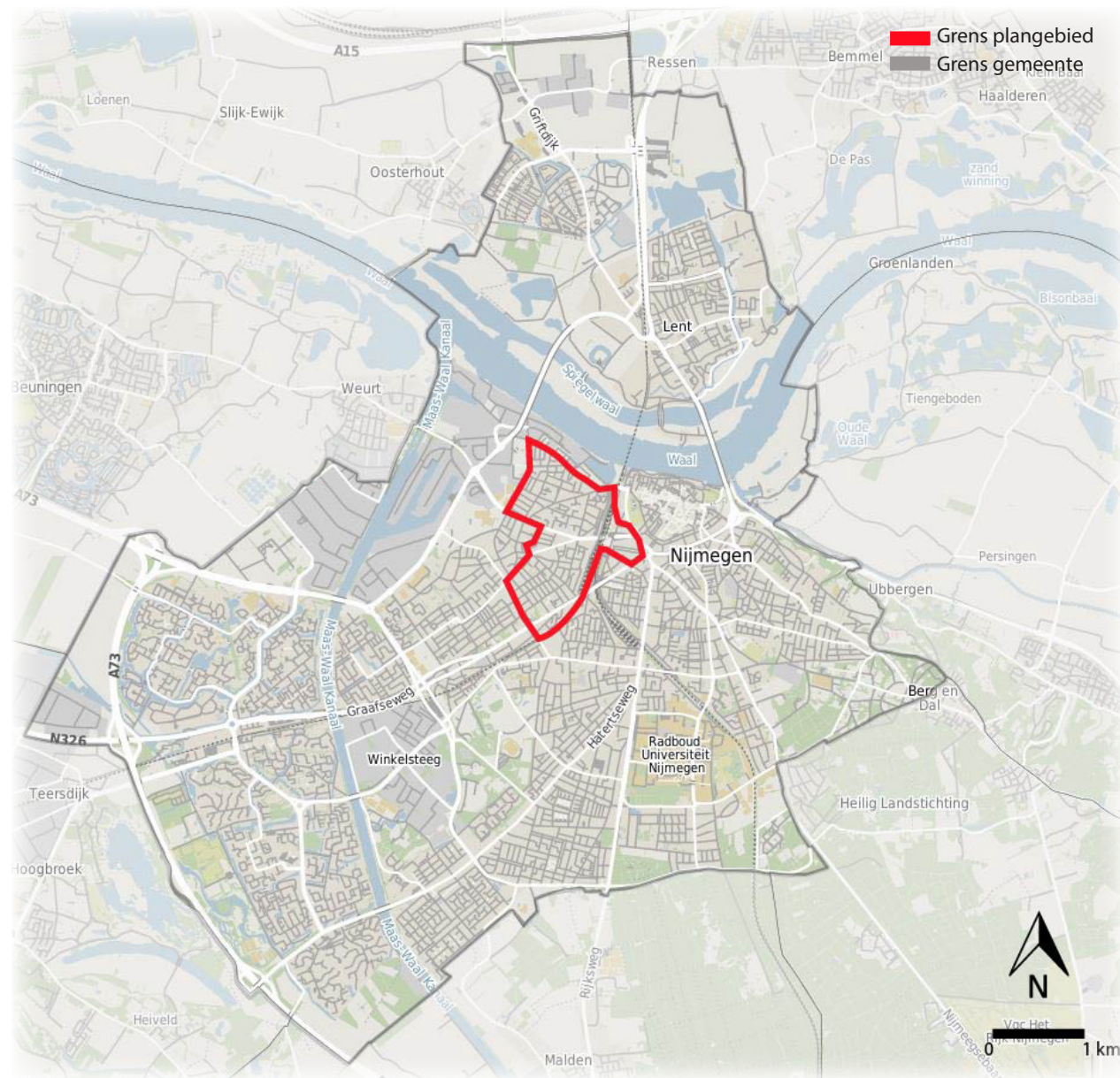
Beide stromingen worden in de praktijk toegepast. De nieuwe stijl zal in de huidige planvorming meer gebruikt worden, er is meer oog voor participatie en herstructurering. Het één is niet beter dan het ander, uiteindelijk zal elke ontwikkeling een andere aanpak vragen. Volgens Urban Management (2014) gaat het dan ook om de krachten uit oud en nieuw te bundelen en de werkwijze af te stemmen op de opgave. Voor een overzicht van de verschillen tussen de traditionele- en de nieuwe stijl is er in Bijlage 1 een tabel opgenomen.

Op voorhand wordt in dit onderzoek uitgegaan van gebiedsontwikkeling nieuwe stijl. Vanwege het thema met betrekking tot de relatie en beleving van het plangebied, is participatie een noodzaak.

2.2 Waar?

Gemeente Nijmegen is gelegen in de Provincie Gelderland. Tevens is Nijmegen de oudste stad van Nederland (Gemeente Nijmegen, z.d.). Nijmegen is een groeiende stad met op dit moment circa 172.100 inwoners. Deze trend zal zich ook de komende jaren doorzetten, Gemeente Nijmegen (2016) verwacht circa 180.000 a 186.000 inwoners in 2030.

Het plangebied van dit onderzoek ligt in het westen van Nijmegen, ten zuiden van rivier de Waal, dit is te zien op Figuur 4. Het is gunstig gelegen ten opzichte van het centrum van Nijmegen.



Figuur 4. Kaart plangebied gelegen in gemeente Nijmegen. (ArcGis, 2016)

3



3. Gebiedsanalyse

De gebiedsanalyse geeft inzicht in de identiteit van het plangebied. Het doel van de gebiedsanalyse is het in kaart brengen van de huidige situatie van de westkant van het station en het onderzoeken van de relatie tussen het stationsgebied en het woongebied op dit moment.

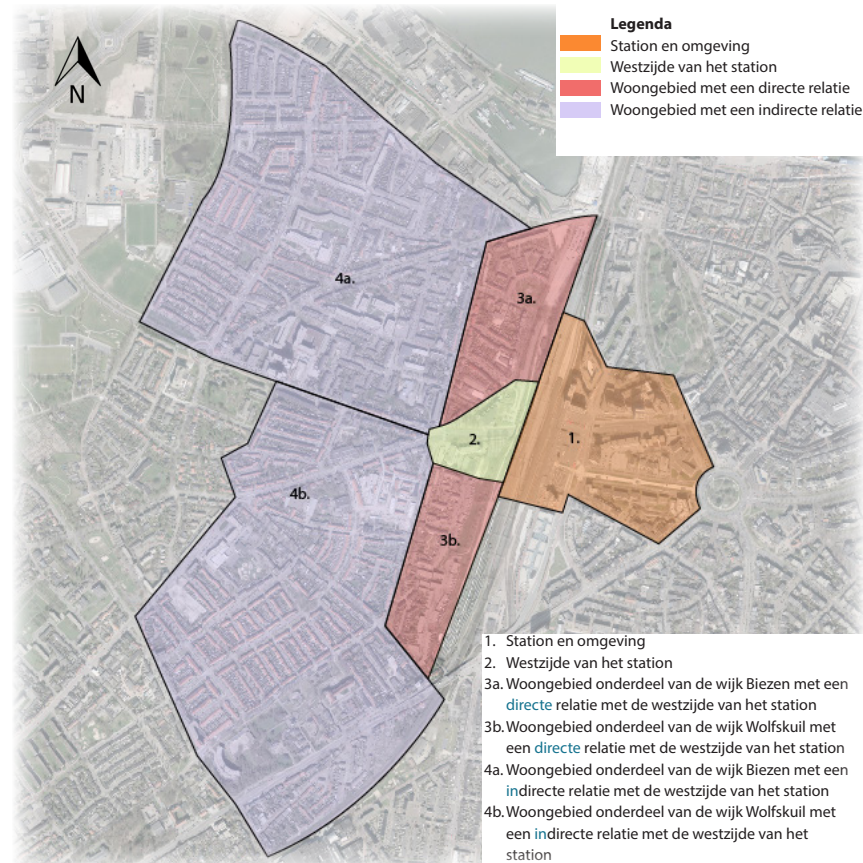
Als we praten over het station en de omgeving, hebben we het ook over een Ov-knooppunt en visitekaartje van de stad Nijmegen. Het plangebied is onderverdeeld in een aantal deelgebieden. Deze deelgebieden hebben allemaal een eigen dynamiek, functie en relatie met het probleem. Het plangebied is onderverdeeld in de volgende gebieden:

1. Station en omgeving
2. Westzijde van het station
3. Woongebied met een directe relatie
4. Woongebied met een indirecte relatie

Op Figuur 6 zijn de deelgebieden te zien. De deelgebieden 3 en 4 kennen nog een verdere onderverdeling, dit heeft ermee te maken met dat de deelgebieden a en b binnen andere wijkgrenzen vallen. Dit komt later in het rapport naar voren. Figuur 7 en 8 geven een eerste indruk van de westzijde van het station.

Alle deelgebieden staan met elkaar in verbinding en moeten apart worden geanalyseerd om helder inzicht te krijgen in de mogelijke potentie van het gebied.

Station Nijmegen is ontstaan rond 1865 aan de westzijde van de stad, na de bombardementen is het station later opnieuw opgebouwd, er zijn nog enkele historische elementen terug te vinden. In de jaren daarna is Nijmegen zich verder gaan ontwikkelen, uiteindelijk is ook aan de westzijde van het stationsgebied gebouwd. De opbouw van het station en haar omgeving zijn terug te vinden in de historische analyse in Bijlage 2.



Figuur 6. Kaart verdeling deelgebieden gelegen in Nijmegen



Figuur 7. Luchtfoto deelgebied 1: westelijke entree. (Persoonlijke communicatie, 2016)



Figuur 8. Luchtfoto deelgebied 2: station en omgeving. (Persoonlijke communicatie, 2016)



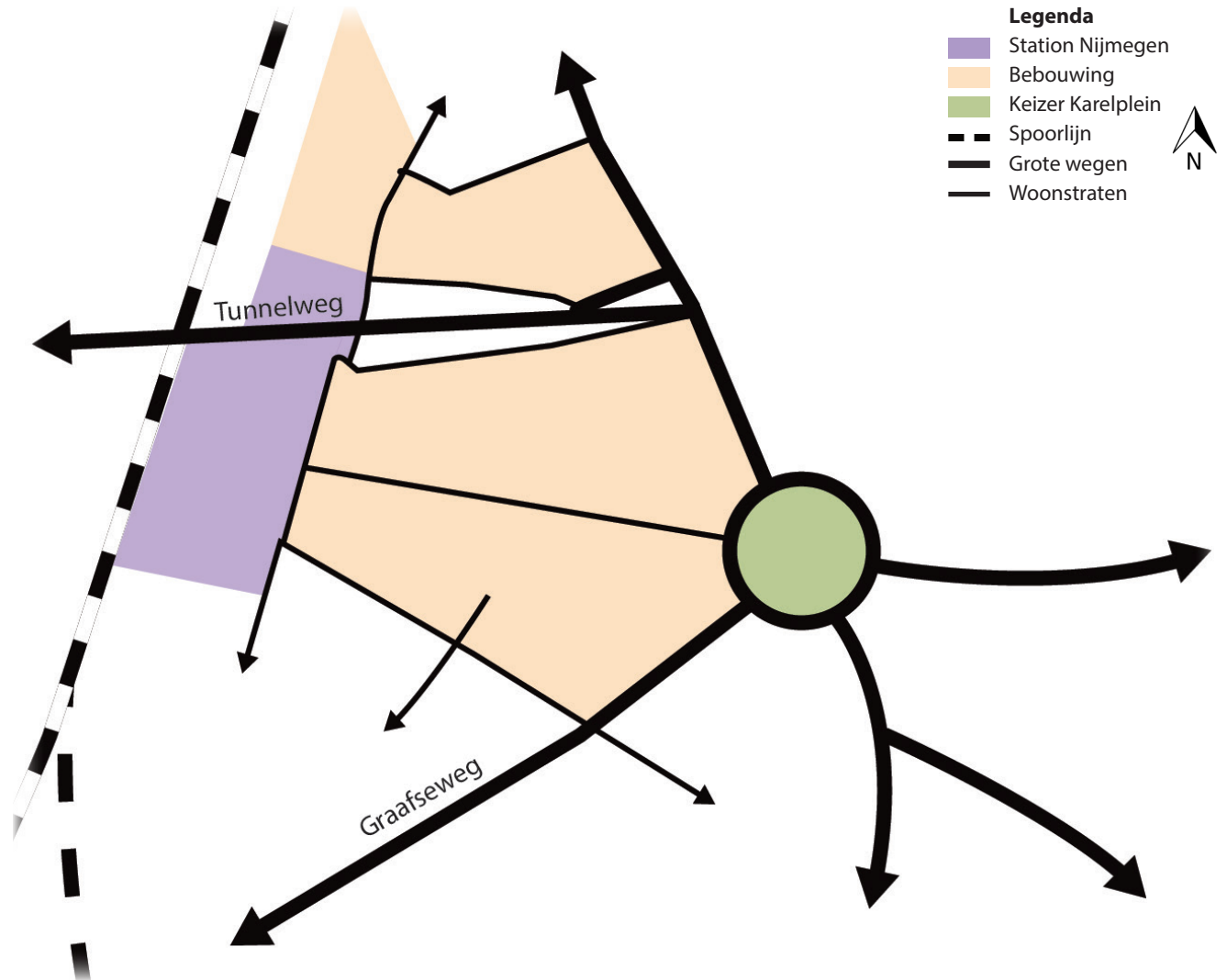
Figuur 9. Luchtfoto westzijde station. (Persoonlijke communicatie, 2016)



Figuur 10. Stationsgebied Nijmegen. (ProRail et al., 2016)



Figuur 11. Ingang stationsgebouw centrumzijde station Nijmegen



Figuur 12. Ruimtelijke structuur deelgebied 1: Station en omgeving



3.1 Deelgebied 1: Station en omgeving

De stationsomgeving is ontstaan rond 1865, aan de rand van de stuwwal. De eerste spoorlijn liep van Nijmegen naar Kleef, pas later werd het spoornetwerk uitgebreid naar Arnhem en Den Bosch (Gemeente Nijmegen, 2012). Inmiddels is het station uitgegroeid tot een Ov-knooppunt waar dagelijks ruim 45.000 treinreizigers in-, uit- en overstappen (ProRail et al., 2016).

3.1.1 Ruimtelijke analyse

Het station ligt aan de westzijde van de binnenstad van Nijmegen. Er maken veel mensen gebruik van het station en haar omgeving. Daarnaast is bereikbaarheid van het station van belang voor het openbaar vervoer.

Het stationsgebied vormt een barrière tussen het westelijk- en oostelijk deel van de stad. Dit komt onder andere door de hoogteverschillen van het gebied zoals omschreven in Paragraaf 3.2. Het station en haar omgeving is stedenbouwkundig ruim opgezet. De omliggende bebouwing is (NPC, 2010) grover van structuur en na de oorlogsschade zijn er vooral kantoren gebouwd.

Het stationsgebouw, is georiënteerd richting het centrum. Ten opzichte van haar omgeving is het station klein van massa, met uitzondering van de toren (NPC, 2010). Vanuit cultuurhistorisch oogpunt wordt het gebouw gezien als een ontwerp met 3 pleinen, 2 gevels en 1 toren (SteenhuisMeurs, 2012). Ondanks dat het stationsgebouw officieel geen monument is, wil gemeente Nijmegen de monumentale waarde respecteren en waarborgen.

In het gebied worden de afgelopen jaren verschillende herontwikkelingen gedaan. Dit zijn zowel esthetische, fysieke als programmatische ontwikkelingen. Vandaag de dag kan men in de stationsomgeving verblijven, wonen en werken. De ruimtelijke structuur van het station en omgeving is te zien op Figuur 12.

3.1.2 Functies en voorzieningen

Er zijn verschillende functies in de stationsomgeving aanwezig.

Deze functies bestaan uit een reisfunctie met de trein en bus, parkeervoorzieningen voor auto en fiets, het stationsgebouw met bijpassende faciliteiten, uitgaansgelegenheid, wonen en werken.

Reisfunctie: Het stationsgebied wordt gebruikt door reizigers die zich vanuit dit gebied verplaatsen. Het stationsgebied wordt door verschillende modaliteiten gebruikt, namelijk de trein, bus, fietsers en voetgangers.

Treinstation en stationsgebouw: Het stationsgebied heeft als hoofdfunctie reizen met de trein. Vanaf het treinstation gaan er verschillende treinen die Nijmegen met Nederland verbinden. Het treinstation heeft een stationsgebouw waar verschillende functies zijn gepositioneerd. Er zijn verschillende winkels en eetgelegenheden aanwezig, die zijn vooralsnog voldoende aanwezig (Persoonlijke communicatie, 3 februari 2016).

Busstation: Aan de centrumzijde van het station ligt een busstation. Dit is het enige busstation in de stationsomgeving; dit houdt in dat aan de westzijde van het station geen busstation aanwezig is.

Fietsenstalling: In het stationsgebied is een half ondergrondse fietsenstalling aanwezig, dit houdt in dat de fietsen vanaf het maaiveld te zien zijn. De fietsvoorziening wordt goed gebruikt.

Parkeerplaatsen: Er is de mogelijkheid om de auto te parkeren in de parkeergarage onder de Van Schaeck Mathonsingel, dit is één van de radialen die uitkomen op het stationsplein.

Uitgaansgelegenheid, werken en wonen

Verder is er in de omgeving van het station een diversiteit aan functies. Er bevinden zich kantoorpanden, verschillende typen bedrijven in de plinten en woningen. Daarnaast zorgt Doornroosje ervoor, dit is een poppodium waar live muziek wordt verzorgd, dat het gebied ook een uitgaansgelegenheid is.

3.1.3 Beleving, uitstraling en relatie

In het gebied hebben de afgelopen jaren ontwikkelingen plaatsgevonden die hebben bijgedragen aan de uitstraling van het gebied. Figuren 9, 10 en 11 geven een indruk van de uitstraling van het station en de omgeving.

Uit het belevingsonderzoek van Molster (2012), waar het stationsgebied is onderzocht, blijkt dat de gebruikers verblijfskwaliteit en identiteit missen in het gebied. De gebruikers ervaren dit volgens Molster (2012) door het gebrek aan beschutting, groen, warmte en kwaliteit. Daarnaast wordt de looprouting, door het ontbreken van een goede bewegwijzering, voor de voetgangers van het station naar de binnenstad als probleem ervaren.

Verder hebben de gebruikers van het station door de onduidelijke looprouting, geen goede relatie met het westelijk deel van de stad. Er is sprake van barrièrevorming.

3.1.4 Conclusie

Het station en haar omgeving is uitgegroeid tot een belangrijk OV-knooppunt waar gebruik van wordt gemaakt door modaliteiten als de trein, bus, fiets en voetgangers. Door de verschillende functies en modaliteiten kan er geconcludeerd worden dat het gaat om een dynamisch gebied.

Uit de analyse van het station en omgeving blijkt dat niet alleen het hoogteverschil zorgt voor barrièrevorming tussen de oost- en westzijde van het station. Ook de onduidelijke looprouting speelt een rol.

Op basis van het belevingsonderzoek van Molster kan er geconcludeerd worden dat het in het stationsgebied ontbreekt aan verblijfskwaliteit en identiteit door voornamelijk een gebrek aan uitstraling van het gebied. Dit komt voort uit de ervaring van de gebruikers dat er een gebrek is aan beschutting, groen, warmte en kwaliteit in de omgeving.



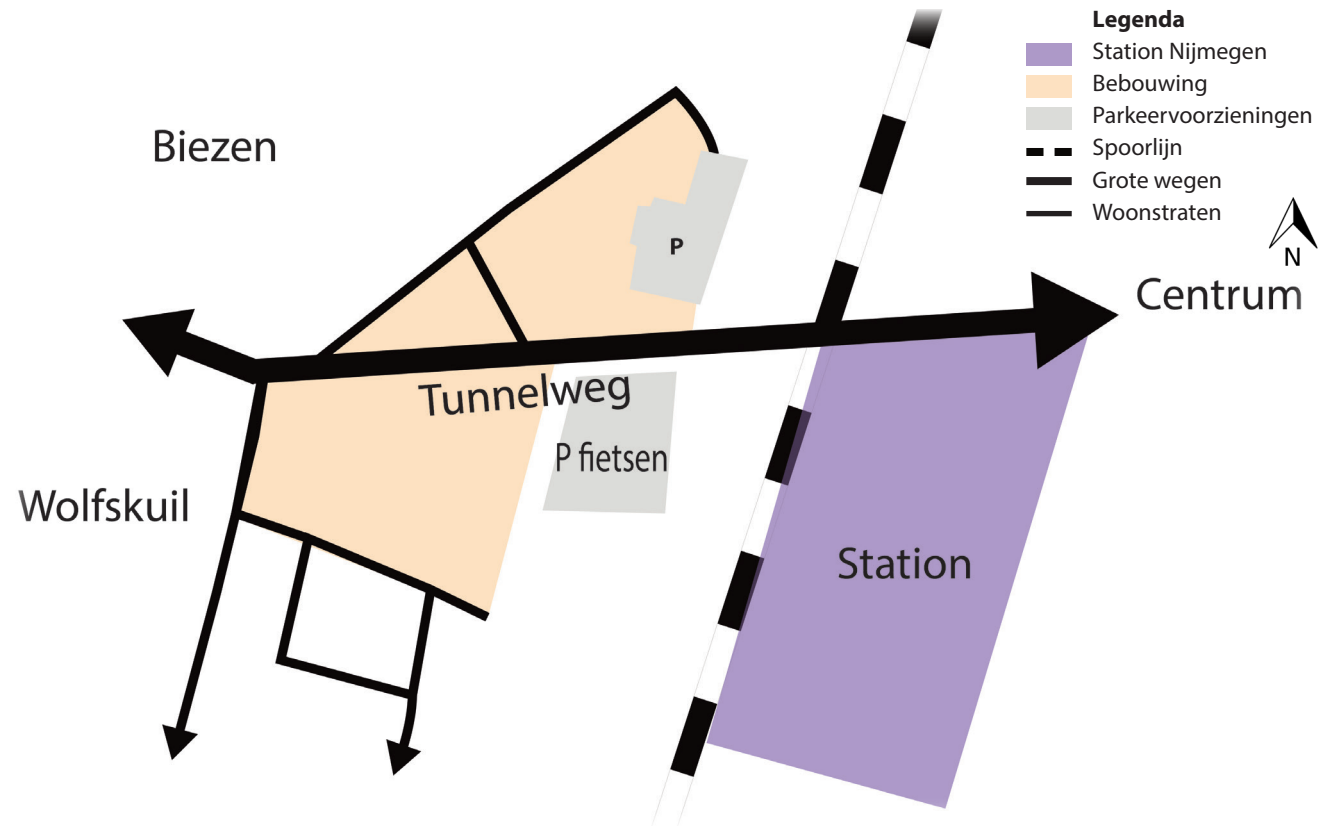
Figuur 13. Huidige situatie westzijde station Nijmegen



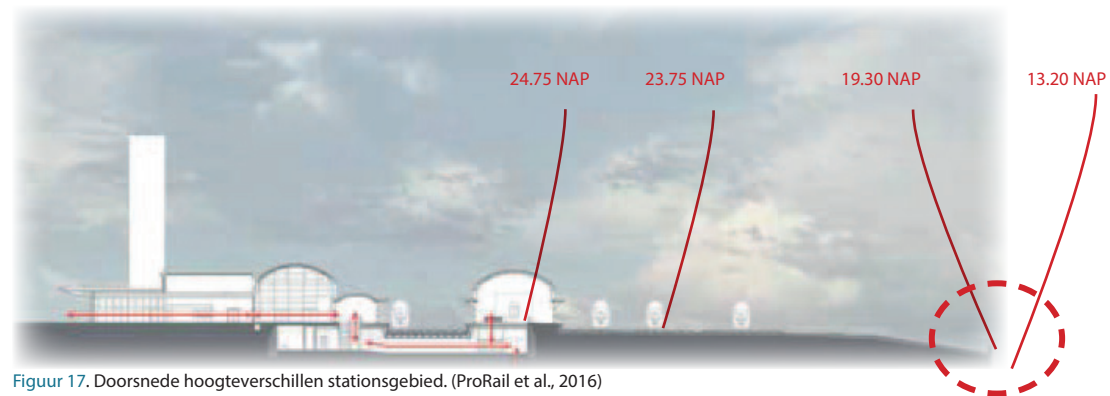
Figuur 14. Huidige situatie P+R westzijde station Nijmegen



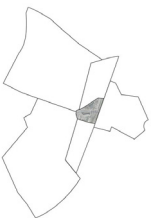
Figuur 15. Huidige situatie fietsenstalling westzijde station Nijmegen



Figuur 16. Ruimtelijke structuur deelgebied 2: Westzijde station



Figuur 17. Doorsnede hoogteverschillen stationsgebied. (ProRail et al., 2016)



3.2 Deelgebied 2: Westzijde station

De huidige situatie van de westzijde van het station wordt in deze paragraaf geanalyseerd, het wensbeeld voor een westelijke entree wordt hierin nog niet meegenomen.

3.2.1 Ruimtelijke structuur

Het gebied aan de westzijde van het station ligt langs de stuwwal. Er is sprake van een hoogteverschil, het spoortracé ligt, zoals te zien op Figuur 17, zes meter hoger dan de westzijde van het station. De ontwikkeling van de westzijde van het station is altijd achter gebleven, pas later werden er ook woningen op nattere en lagere gelegen gronden van Nijmegen gebouwd. Zoals al eerder omschreven in Paragraaf 3.1 is het station gericht op het centrum van Nijmegen. De oriëntatie richting het centrum en de latere ontwikkelingen aan de westkant van het station zijn factoren die van invloed zijn geweest op het ontbreken van een toegang aan de westzijde van het station.

Langs de westzijde van het spoortracé is nog een oude stamlijn zichtbaar, vroeger werd deze stamlijn gebruikt om goederen naar de bedrijven te vervoeren. Aan de westzijde van het station ligt de Tunnelweg, deze tunnel is een verbinding tussen de wijken Biezen en Wolfskuil en het stationsgebied. In de tunnel is er een doorgang naar de voetgangerstunnel van het station.

Gemeente Nijmegen (2012) spreekt over een locatie met een voor- en achterkantsituatie. Waarvan de westzijde van het station wordt beschouwd als achterkant, vanwege het ontbreken van een toegang. De ruimtelijke structuur van de westzijde van het station is te zien op Figuur 16.

3.2.2 Functies en voorzieningen

Aan de westzijde van het station zijn er verschillende functies aanwezig. Deze functies bestaan uit een verkeersfunctie, parkeervoorzieningen voor auto en fiets, perifere detailhandel en een voormalige kantoorvoorziening.

Verkeer: De westkant van het station heeft als hoofdfunctie het verbinden van de wijken Biezen en Wolfskuil met het stationsgebied. De Tunnelweg wordt gebruikt door verschillende modaliteiten zoals; voetgangers, fietsers, auto's en bussen.

Parkeervoorzieningen auto en fiets: Aan de westzijde van het station ligt langs het spoor een P+R terrein, dit terrein biedt betaalde parkeervoorzieningen aan in eigendom van Q-Park. Op Figuur 14 is het P+R terrein afgebeeld, het terrein staat nooit helemaal vol. Verder ligt er aan de rand van het spoor een gratis en onbewaakte fietsenstalling. De fietsenstalling wordt intensief gebruikt, dit is te zien op Figuur 15.

Perifere detailhandel en voormalige kantoorvoorziening: In het gebied van de westkant zijn twee locaties met gebouwen, met een verschillende functie aanwezig. Eén gebouw betreft een meubelwinkel, het andere gebouw is het oude UWV-gebouw, dat in de toekomst vraagt om een andere invulling.

Als er gekeken wordt naar de functies in het gebied kan hieruit worden afgeleid dat het gebied voornamelijk gebruikt wordt voor verkeersdoeleinden.

3.2.3 Beleving, uitstraling en relatie

De westzijde van het station wordt niet alleen door de gemeente Nijmegen beschouwd als een achterkant, maar ook zo ervaren door de bewoners van de aangrenzende woonwijken. Dit is gebleken uit interviews die gehouden zijn met de wijkraden van Wolfskuil en Biezen, Bijlage 5.1 en 5.2.

De relatie tussen de westelijke entree en de wijken Biezen en Wolfskuil is niet optimaal gebleken. Uit het interview met Ruud de Vries, voorzitter van de wijkraad Biezen, kwam naar voren dat er sprake is van een barrière. Volgens Ruud vormt niet zozeer het spoor maar de Tunnelweg een barrière. De Tunnelweg wordt volgens Leo Woudstra, voorzitter wijkraad Wolfskuil, door de bewoners als onveilig ervaren. Een gebied

waar weinig levendigheid en betrokkenheid is.

Figuur 13 laat zien hoe de westzijde van het station er op dit moment uit ziet. De Tunnelweg is prominent aanwezig met daarboven een schacht en oogt stenig. Naast de aanwezige functies en door de hoogteverschillen in het gebied, is er een breed spoortalud ontstaan. Dit spoortalud heeft een sterke helling en geeft een groene uitstraling aan het gebied. Dit talud is niet toegankelijk voor gebruikers en naast de groene uitstraling is hier geen functie aan verbonden.

Door de beleving en de uitstraling van de westelijke entree en de Tunnelweg wordt het gebied gebruikt om van het ene naar het andere gebied te komen, maar nodigt het gebied niet uit om er te verblijven.

3.2.4 Conclusie

De westzijde van het station wordt door de bewoners en de gemeente Nijmegen gezien als de achterkant van het station, dit heeft te maken met de ligging, de focus op het centrum en het ontbreken van een toegang aan de westzijde.

Op basis van de interviews met de wijkraden kan geconcludeerd worden dat de westzijde van het station een barrière vormt voor de aangrenzende woonwijken. Dit heeft te maken met de uitstraling en de beleving van het gebied. Daarnaast ontbreekt het, volgens de wijkraden, aan levendigheid en betrokkenheid.

Aan de hand van de functies, de uitstraling en de beleving van het gebied, kan er geconcludeerd worden dat het gebied gericht is op verkeer. Daarnaast is de groenvoorziening niet toegankelijk voor bewoners en gebruikers. De westzijde van het station kan beschreven worden als een gebied om te verplaatsen en niet om te verblijven.



Figuur 18. Eerste Oude Heselaan in de wijk Biezen



Figuur 19. Uitzicht achterkant woningen op het spoortalud in Wolfskuil



Figuur 20. Woningen in het direct aangrenzende woongebied Wolfskuil



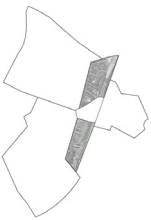
Figuur 21. Uitzicht op het spoor vanaf het P+R terrein in de westzijde van het station



Figuur 23. Uitzicht vanaf de voet van het spoortalud in Wolfskuil



Figuur 22. Uitzicht vanuit het direct aangrenzende woongebied Wolfskuil op het spoortalud



3.3 Deelgebied 3: Het direct aangrenzende woongebied

Het direct aangrenzende woongebied ligt aangrenzend aan de westzijde van het station en heeft zicht op het spoortracé.

3.3.1 Ruimtelijke structuur

Naast het spoortracé ligt het spoortalud dat een hoogte van zes meter overbrugt tot het maaiveld. Aan de voet van het spoortalud liggen woningen, deze woningen verschillen van positie ten opzichte van het spoortracé. Enkele woningen zijn gericht op het spoor met straten haaks op het spoor gericht en de andere woningen liggen met hun rug tegen het spoor aan.

De woningen langs het spoor maken deel uit van de volkswijken Biezen en Wolfskuil. Er staan voornamelijk eengezinswoningen, gebouwd tussen een periode van 1910 en 1940. Volgens de gemeente Nijmegen (2012) zijn de buurten langs het spoor ruimer opgezet dan elders in de wijk en hebben een ander karakter.

3.3.2 Functies en voorzieningen

Wonen: In het direct aangrenzende woongebied is voornamelijk wonen de hoofdfunctie.

Kleinschalige bedrijvigheid: De woningen worden afgewisseld met kleinschalige bedrijvigheid. Deze bedrijvigheid bevat onder andere bedrijven aan huis en bedrijven met kleine opslagplaatsen of werkruimte.

Groenvoorziening: Er is in het gebied snippergroen aanwezig, het spoortalud voorziet voor een groot deel in het aanbod van groen. Het spoortalud is niet toegankelijk en er is geen functioneel gebruik aan toegekend.

3.3.3 Beleving, uitstraling en relatie

Uit Paragraaf 3.2.3 bleek dat de westzijde van het station beschouwd wordt als achterkant. Het direct aangrenzende woongebied ligt fysiek direct aan de westzijde van het station. Vanuit de woningen is er zicht op het hoge spoortalud met daarbovenop het spoortracé. Het spoortalud is niet

toegankelijk en bruikbaar voor de bewoners.

Daarnaast kijkt men uit op de stenige Tunnelweg, die zorgt voor een onveilig gevoel en het ontbreken van verblijfskwaliteit. Deze barrièrevorming wordt door de bewoners dagelijks ervaren, zij wonen immers direct aan het gebied dat de barrière veroorzaakt.

Volgens Leo Woudstra, voorzitter wijkraad Wolfskuil, is de beleving van het groen een groot gemis voor de bewoners. De bewoners willen namelijk functioneel en toegankelijk groen dat aan elkaar verbonden is. Door het gebrek aan groenvoorzieningen wordt volgens de gemeente Nijmegen (2012) de wijk stenig ervaren.

Zoals al naar voren kwam in Paragraaf 3.2.3 is de relatie tussen de woonwijken en de westzijde van het station niet optimaal. Voor het direct aangrenzende woongebied is de uitstraling van de westzijde van het station van invloed op de dagelijkse beleving van het gebied.

Ook de relatie tussen het direct aangrenzende woongebied en de overige delen van de wijken zijn minder sterk. De woningen dicht langs het spoor zijn volgens Leo Woudstra minder betrokken bij de wijk dan de bewoners die elders in de wijk wonen.

Volgens Ruud de Vries, voorzitter wijkraad Biezen, beseffen de bewoners dat de uitstraling van het gebied verbeterd gaat worden.

Figuren 18 t/m 23 geven een indruk hoe de uitstraling van het aangrenzende woongebied en het spoortalud eruitziet.

3.3.4 Conclusie

Het woongebied dat direct aangrenzend ligt aan de westzijde van het station is van belang. Dit is van belang omdat de bewoners van dit gebied de westzijde van het station dagelijks zien en ervaren.

Uit de analyse blijkt dat een deel van de woningen met hun rug richting het spoor liggen, daarnaast is het spoortalud niet toegankelijk en bruikbaar voor de bewoners. Aan de hand van deze componenten wordt de conclusie getrokken, dat de positie van de woningen en de toegankelijkheid van het spoortalud een aandeel hebben in de beleving van de bewoners dat het spoor en de westzijde van het station een barrière vormt.

Er kan geconcludeerd worden dat de beleving van de groenvoorzieningen in het direct aangrenzende woongebied niet optimaal is. De bewoners missen een groenvoorziening en ervaren het gebied daarom als stenig.



3.4 Deelgebied 4: Het indirect aangrenzende woongebied

De focus van dit onderzoek ligt vooral op de westzijde van het station met het direct aangrenzende woongebied. Het indirect aangrenzende woongebied is belangrijk om mee te nemen als er gesproken wordt over de sociale ontwikkeling van de wijk, maar is minder relevant voor de relatie met de westzijde van het station dan het direct aangrenzende woongebied. De reden hiervoor is dat het indirect aangrenzende woongebied, de westzijde van het station niet fysiek raakt. De binding en de relatie tussen deze gebieden is minder belangrijk dan het direct aangrenzende gebied dat elkaar wel fysiek raakt.

3.4.1 Biezen

Biezen is een oude volkswijk opgebouwd langs de oude uitvalswegen ontstaan tussen 1910 en 1940 (Gemeente Nijmegen, 2016). De wijk is opgebouwd volgens het tuinstad principe en oorspronkelijk gebouwd voor arbeiders. Kenmerkend zijn de eengezinswoningen met voor- en achtertuinen.

Biezen ligt aan de westkant van het spoortracé, aan de rand van de stuwwal en ten noorden grenst de Waal. De afgelopen jaren hebben er verschillende bouwontwikkelingen plaatsgevonden in Biezen, voornamelijk langs het Waalfront wordt de komende jaren nog gebouwd. Grotendeels van de woningen die ontwikkeld worden bestaan gestapelde bouw.

De wijk heeft voldoende voorzieningen verspreid over de hele wijk. Het Westerpark is een belangrijke groenvoorziening, aangezien dit beperkt aanwezig is in de wijk. Het spoortalud, is groen, maar wordt niet gezien als een groenvoorziening omdat het beperkt toegankelijk is.

Biezen maakt op sociaal en fysiek gebied positieve ontwikkelingen door volgens de Stads- en wijkmonitor (Gemeente Nijmegen, 2016). De afgelopen jaren hebben er verschillende herontwikkelingsprojecten en sociaal-maatschappelijke projecten plaatsgevonden wat tot een nieuwe instroom van de bevolkingssamenstelling heeft geleid. Uit het interview met Ruud de Vries, Bijlage 5.1, kwam naar

voren dat de relatie met het stationsgebied wordt ervaren als een sociale en fysieke barrière, dit komt onder andere door de Tunnelweg.

Voor een nadere analyse van de wijk Biezen met informatie over de ruimtelijke structuur, functies en voorzieningen, woon- en leefklimaat en de beleving en relatie zijn te vinden in Bijlage 3.

3.4.2 Wolfskuil

Wolfskuil is een oude volkswijk opgebouwd langs de oude uitvalswegen, die zich begon te ontwikkelen rond 1916 (Gemeente Nijmegen, 2016). De wijk is opgebouwd volgens het tuinstad principe (Inbo, 2008, p.13). De wijk Wolfskuil heeft relatief veel grondgebonden woningen en een eenduidige bouwtypologie, namelijk arbeiderswoningen (Gemeente Nijmegen, 2012).

Wolfskuil ligt aan de westzijde van het spoortracé en grenst aan de rand van de stuwwal. De afgelopen jaren hebben er herstructureringsprojecten plaatsgevonden, die door de economische crisis een tijd hebben stilgelegen. Inmiddels wordt de herstructurering weer opgepakt en worden de braakliggende terreinen alsnog bebouwd.

Over het algemeen heeft de wijk voldoende voorzieningen. Volgens de Stads- en wijkmonitoring (Gemeente Nijmegen, 2016) is er sprake van een gebrek aan voorzieningen voor jongeren, wat overlast veroorzaakt bij de bewoners. Daarnaast is er een beperkte hoeveelheid groen aanwezig in de wijk. Het spoortalud zorgt voor een groene uitstraling, maar is beperkt toegankelijk.

Biezen maakt op sociaal en fysiek gebied positieve ontwikkelingen door volgens de Stads- en wijkmonitor (Gemeente Nijmegen, 2016). De herontwikkelingsprojecten, waarbij kwalitatief mindere woningen zijn vervangen door nieuwbouw, geeft de wijk een nieuwe boost. Er is een nieuwe

instroom van bewoners en de omgeving is er fysiek van opgeknapt.

Uit het interview met Leo Woudstra, Bijlage 5.2, kwam naar voren dat de relatie met het stationsgebied wordt ervaren als een sociale en fysieke barrière, dit komt onder andere door het gevoel van onveiligheid van de Tunnelweg en het tekort aan verblijfskwaliteit.

Voor een nadere analyse van de wijk Biezen met informatie over de ruimtelijke structuur, functies en voorzieningen, woon- en leefklimaat en de beleving en relatie zijn te vinden in Bijlage 4.

3.4.3 Conclusie

Het indirect aangrenzende woongebied is minder belangrijk dan het direct aangrenzende woongebied omdat het elkaar fysiek niet raakt en de relatie met de westzijde van het station daardoor minder relevant is.

Uit de analyse van beide wijken blijkt dat beide wijken zijn opgebouwd langs de oude veldwegen volgens het tuinstad principe. Bij beide wijken hebben de afgelopen jaren ontwikkelingen plaatsgevonden. Opvallend is dat Biezen vooral nieuwbouwprojecten heeft en Wolfskuil te maken heeft met herstructurering.

Er kan geconcludeerd worden dat beide wijken een beperkte groenvoorziening hebben in de wijk en het spoortalud hier niet aan voldoet. Daarnaast is er sprake van een tekort aan verblijfskwaliteit en het gevoel van veiligheid.

De barrière wordt zowel op fysiek als sociaal gebied door beide wijken ervaren. Hieruit kan afgeleid worden dat de wijken Biezen en Wolfskuil dezelfde beleving en relatie hebben met de westzijde van het station.

3.5 Verdieping van de huidige problematiek aan de westzijde van het station

Om de gewenste ontwikkelingen te kunnen bepalen, is het nodig om de problematiek helder in kaart te brengen. Aan de hand van de voorgaande paragrafen is het gebied geanalyseerd en zijn er problemen naar voren gekomen. Deze problemen worden hier verder uitgediept om passende oplossingen te kunnen bedenken met het oog op de versterking van de relatie tussen het woongebied en het stationsgebied.

3.5.1 De huidige problemen

Parkeeroverlast

Eerder bleek al in Paragraaf 3.2.2 dat P+R nooit helemaal vol staat, het parkeerterrein wordt nauwelijks intensief gebruikt. De Stads- en wijkmonitor (Gemeente Nijmegen, 2016) kwam met de conclusie dat de verkeersoverlast en dan vooral de parkeeroverlast in de wijk Wolfskuil is gestegen. Ook Leo Woudstra en Ruud de Vries gaven in de interviews aan dat parkeeroverlast een probleem vormt voor de bewoners. De reden van de parkeeroverlast zal te wijten zijn aan het feit dat de potentiële P+R gebruikers de auto gratis kunnen parkeren in de wijken en dat ze er niet voor kiezen om betaald te parkeren op de daarvoor bestemde locatie, namelijk P+R. Daarnaast is P+R niet gunstig gelegen ten opzichte van het station, men kan vanaf P+R niet snel richting de toegang van het station in de Tunnelweg, dit maakt het terrein niet aantrekkelijk.

Jongerenoverlast

In de Stads- en wijkmonitor (Gemeente Nijmegen, 2016) kwam naar voren dat de bewoners ontevreden zijn over het aanbod van de voorzieningen voor jongeren. Dit tekort aan voorzieningen zorgt ervoor dat de jongeren, “hang”plekken gaan zoeken in de omgeving, waar dit tot overlast kan leiden. Het interview met Leo Woudstra bevestigt deze onvrede. Hij geeft aan dat op dit moment het Florapark, gelegen langs de stuwwal, een aantrekkelijke plek is voor jongeren om s’avonds te verblijven. Leo Woudstra geeft aan dat dit bij sommige bewoners als onveilig wordt ervaren.

Gevoel van onveiligheid

De uitstraling van de Tunnelweg wordt volgens Ruud de Vries door de bewoners ervaren als een barrière. Mensen voelen zich hier niet veilig en zijn volgens Leo Woudstra bedachtzaam bij het gebruik ervan. De uitstraling van de Tunnelweg heeft effect op de wijze hoe bewoners het gebied ervaren.

Ontevredenheid over groenvoorziening

De wijken en de westzijde van het station worden door de bewoners maar ook door de gebruikers stenig ervaren, dit komt ook terug in de rapporten van de gemeente Nijmegen. Er zijn kleine stukjes groen, snippergroen, gelegen in de wijken en het spoortalud is niet toegankelijk voor gebruik. Het niet toegankelijk zijn van het groen maakt de groenvoorziening minder aantrekkelijk, de bewoners zullen dan ook minder binding hebben met het spoortalud. Een binding met bruikbaar en functioneel groen is belangrijk om het groen daadwerkelijk te kunnen beleven, dit ontbreekt nog.

Onprettige uitstraling

Het minimale groen en de stenen uitstraling van de Tunnelweg met de schacht zorgt voor een harde uitstraling. Daarnaast kan de kwaliteit van de westzijde van het station worden verbeterd. De harde uitstraling kan bij de bewoners en gebruikers onvriendelijk overkomen. Het ontbreekt in het gebied aan een warme uitstraling, een warm welkom.

Ontbreken van verblijfskwaliteit en identiteit

Molster (2012) gaf aan dat de gebruikers van de centrumzijde van het station, verblijfskwaliteit en identiteit missen. Hierbij is de westzijde van het station nauwelijks onderzocht. Aannemelijk is dat door het gevoel van onveiligheid, de functies aan de westzijde van het station en uitstraling van dit gebied ook aan de westzijde zorgt voor het ontbreken van een verblijfskwaliteit. Kijkend naar het gebied is er geen aanleiding om in het gebied te blijven, er is geen mogelijkheid om te genieten van de omgeving en het komt grillig over.

Ontbreken van levendigheid

Doordat de westzijde van het station gebruikt wordt om te verplaatsen maar er geen reden is tot verblijven wil dit zeggen dat mensen hier snel weg zijn en levendigheid ontbreekt. De westzijde van het station heeft nauwelijks functies die ervoor zorgen dat er gedurende de hele dag activiteiten plaatsvinden. Het ontbreken van de levendigheid in combinatie met de uitstraling van de westzijde van het station zorgt voor een onaantrekkelijke plek.

Verminderde sociale verbondenheid en bereidheid

Een grote groep van de bewoners van de woongebieden zijn nauwelijks betrokken bij de leefbaarheid van hun omgeving. Dit strookt ook met de gegevens afkomstig van de gemeente Nijmegen (2016) waarin de bereidheid van de bewoners de afgelopen jaren is afgenomen. Het afnemen van de bereidheid zal consequenties hebben voor de binding met de westzijde van het station. Door gebrek aan verbondenheid is het aannemelijk, vooral bij de woningen in het direct aangrenzende woongebied, dat er een cultuur ontstaat waarbij men alleen nog zorg draagt voor zijn eigen “hachje”.

3.5.2 Conclusie

Aan de hand van de beschrijving van de problematiek kan geconcludeerd worden dat er twee verschillende vormen zijn van problemen, namelijk fysieke en sociale problemen. Daarnaast hebben beide aspecten invloed op elkaar. Kijkend naar de problemen is er een overlapping te zien waarbij de uitstraling van het gebied een component is dat meeweegt bij problematiek. De uitstraling en de toegankelijkheid van het groen leidt tot onvrede bij de bewoners. Daarnaast geeft de harde stenige uitstraling een gevoel van onveiligheid. De sociale problemen, de verminderde verbondenheid en bereidheid van bewoners, kan gekoppeld worden aan het ontbreken van verblijfskwaliteit. Een reden om er niet te verblijven, geeft geen aanleiding om met de plek verbonden te zijn.

3.6 Conclusie

Uit de gebiedsanalyse komt, bij alle deelgebieden, naar voren dat het stationsgebied een barrière vormt voor de andere deelgebieden. De voornamelijke reden hiervan is het hoogteverschil van 6 meter door de ligging van het stationsgebied op de stuwwal. De Tunnelweg is een verbinding voor het woongebied met het stationsgebied, in deze tunnel is een toegang naar de voetgangerstunnel van het station aanwezig.

De huidige situatie van de westkant van station Nijmegen is een achterkantsituatie. Door de afhankelijkheid van de Tunnelweg om het station te bereiken, is de toegankelijkheid voor de gebieden van de westkant van het station beperkt. Het overloop gebied tussen het stationsgebied en de wijken Biezen en Wolfskuil heeft geen verblijfskwaliteit. Het wordt namelijk gebruikt om de andere gebieden te bereiken en biedt de mogelijkheid om de fiets te stallen en de auto te parkeren op P+R. De P+R locatie wordt op dit moment nauwelijks gebruikt.

Aan de westzijde van het station bevinden zich de woonwijken Biezen en Wolfskuil. Er is onderscheid gemaakt tussen het direct aangrenzende woongebied en het indirect aangrenzende woongebied omdat de relatie van deze gebieden met de westzijde van het station anders is. De bewoners van het direct aangrenzende woongebied zien de westzijde van het station en beleven de barrièrevorming dagelijks. Het indirect aangrenzende woongebied en de westzijde van het station raken elkaar niet fysiek en aanneemelijk is dan ook dat de relatie tussen deze gebieden minder van hecht is en dus minder van belang.

Beide gebieden, direct en indirect, ervaren de westzijde van het station als een fysieke en sociale barrière. Er kan gesproken worden over een slechte relatie tussen het stationsgebied en het woongebied. Dit komt fysiek door het ontbreken van een entree aan de achterkant, waardoor de ontsluiting naar elkaar niet optimaal is. En sociaal heeft de fysieke uitstraling effect.

Sterkten:

- S1 Gunstig ligging t.o.v. het centrum
- S2 Station Nijmegen behoort tot top 10 stations in NL
- S3 Wijken Biezen en Wolfskuil positief ontwikkeld
- S4 Groene uitstraling spoortalud
- S5 Goed gebruik onbewaakte fietsenstalling
- S6 Veel ruimte tussen het spoor aan de westzijde en de woonwijken

Kansen:

- K1 Doortrekken voetgangerstunnel en entree aan de westzijde van het station maken
- K2 Sociaal veilige onderdoorgang Tunnelweg
- K3 Meeliften ontwikkelen station door PHS
- K4 Verbeteren uitstraling en zichtlijnen van het gebied
- K5 Toegankelijk maken spoortalud
- K6 Aantrekkingskracht wijken door ontwikkelingen Waalfront

Zwakten:

- Z1 Achterkantsituatie station
- Z2 Fysieke en sociale barrière station
- Z3 Uitstraling en verblijfskwaliteit
- Z4 Ontevredenheid bewoners aanbod groen
- Z5 Parkeer- en jongerenoverlast
- Z6 Diefstal onbewaakte fietsenstalling
- Z7 P+R wordt nauwelijks gebruikt

Bedreigingen:

- B1 Financieel niet haalbaar
- B2 Prioriteit ligt bij de centrumzijde
- B3 Realiseren ingang station aan de westzijde zonder verdere ontwikkeling en programma

Tabel 1. Overzichtstabel plangebied

In beide woongebieden, zijn de bewoners ontevreden over het aanbod van de groenvoorzieningen in de wijk. Er is geen bruikbaar groen en het ontbreekt aan levendigheid en betrokkenheid. Er kan geconcludeerd worden dat de westzijde van het station gebruikt wordt om te verplaatsen en niet om er te verblijven. Het spoortalud is niet toegankelijk en er is een tekort aan het gevoel van veiligheid en verblijfskwaliteit.

Er kan geconcludeerd worden dat het gebied aan de westzijde van het station, het overloopgebied, sterk bepalend is voor de uitstraling en beleving van het direct aangrenzende woongebied omdat dit elkaar fysiek raakt en dagelijks beïnvloed wordt door de westzijde van het station.

Er is gebleken dat er twee vormen van problemen zijn namelijk sociale en fysieke problemen. Er kan geconcludeerd worden dat deze twee vormen van problemen van invloed zijn op elkaar. Daarnaast heeft de verminderde verbondenheid en

bereidheid van de bewoners en de verblijfskwaliteit effect op elkaar, dit staat in relatie met elkaar. Als er geen reden is om te verblijven in een gebied zullen de bewoners van de aangrenzende wijken zich niet tot nauwelijks verbonden voelen.

De sterkten, zwakten, kansen en bedreigingen zijn overzichtelijk gemaakt in Tabel 1.



4

4. Randvoorwaarden en uitgangspunten

De oost- en westzijde van het station zijn de komende jaren in ontwikkeling. Dit hoofdstuk maakt inzichtelijk welke ontwikkelingen er gaan plaatsvinden waar deze scriptie geen invloed op heeft. Dit zijn immers al bepaalde randvoorwaarden waar de ontwikkelingen aan moeten voldoen en vormen het beoogde programma. Daarnaast is het belangrijk in kaart te brengen wat de gewenste relatie tussen het woongebied en de westelijke entree is en hoe de gebruiksfunctie verandert. De randvoorwaarden uit dit hoofdstuk zullen leidend zijn voor verdere planvorming.

4.1 Ontwikkelingsvisie

In de ontwikkelingsvisie Nijmegen Centraal (gemeente Nijmegen, 2012) zijn aan de hand van vier kwadranten, thema's toegekend die een visie vormen voor het programma en de beleving van de spoorzone, dit is te zien op, de vorige pagina, Figuur 24.

De centrumzijde van het station blijft de hoofdentree, de oriëntatie van het station zal daarmee op het centrum gericht blijven. Het gebied heeft een stedelijk karakter waarbij de gemeente de nadruk wil leggen op een hippe omgeving met onder andere mogelijkheden voor kennis, onderwijs, cultuur, starters en studenten.

De aangrenzende woningen aan de westzijde van het station hebben potentie om te wonen in het groen. Biezen leent zich voor een jonge en frisse omgeving waarbij wonen centraal staat, toevoeging van de woningen in het gebied Waalfront geeft de woningen een stedelijk karakter. Wolfskuil staat meer in het teken van commerciële en maatschappelijke functies met een voorzieningshart. Op Figuur 24 is te zien dat rondom de westelijke entree de uitdrukkingen: dienstverlening en kennis staat.

Het is belangrijk dat de ontwikkelingsvisie meegenomen wordt bij de gewenste programmering, dit zijn de handvatten van de gemeente Nijmegen voor de gebiedsontwikkeling.

4.2 Station en omgeving

Er zijn verschillende ontwikkelingen gaande aan de centrumzijde van het station en het station zelf naar aanleiding van PHS, die van belang kunnen zijn voor de programmering aan de westzijde van het station. De komende jaren staat er de volgende verandering van de programmering te gebeuren:

Stationshal: De routing van de stationshal gaat veranderen, er komt één centrale doorloop met trappen in het verlengde van de doorloop en niet meer haaks erop. Deze ingreep zorgt ervoor dat de winkels naar de zijkant worden geplaatst, het aanbod aan faciliteiten wordt verder niet uitgebreid.

Voetgangerstunnel: De huidige voetgangerstunnel wordt doorgetrokken en aangepast, volgens ProRail (2015) wordt de tunnel hierdoor een spoorpassage. Om de loopbewegingen in de voetgangerstunnel te optimaliseren worden de roltrappen gedraaid richting de looprichting.

Metterswane: Het huidige gebouw van Metterswane wordt gesloopt en vervangen voor een nieuw gebouw. In dit gebouw komen verschillende functies. Het gebouw wordt gevuld met horeca, een supermarkt, een hotel en woningen.

Oud belastingkantoor: Naast de woningen die toegevoegd worden in Metterswane, wordt het gebouw van het oude belastingkantoor, de komende 10 jaar, ingevuld met een tijdelijke woonfunctie.

Impressies van de wijzigingen van de looprouting, het programma van Metterswane en het masterplan zijn opgenomen in Bijlage 6.

4.2.1 Uitgangspunten

De uitgangspunten van het station en omgeving zijn herleid uit de uitgangspunten en kansen omschreven in de ontwikkelingsvisie Nijmegen centraal (gemeente Nijmegen, 2012).

- Optimaal functioneren mobiliteitsfunctie;
- Busstation blijft aan de centrumzijde;
- Voetganger leidend in de omgeving;

- Realiseren van prettig verblijfsklimaat;
- Kwaliteit openbare ruimte verhogen;
- Sociale veiligheid verbeteren;
- Water zichtbaar maken;
- Duurzame stedelijke ontwikkeling;
- Barrière vanaf de centrumzijde gezien met de westzijde verbeteren;
- Geen functies met een auto-aantrekkende werking;
- Woningbouw mag geen concurrentie zijn voor het Waalfront en de Waalsprong;
- Ruimte voor creativiteit en eigen initiatieven;
- Gebouwen moeten ontwikkeld worden volgens Nijmeegse maat en schaal.

Aan de hand van de analyse en de uitgangspunten kan geconcludeerd worden dat het station en de omgeving aan de volgende eigenschappen moeten voldoen:

- Bereikbaar;
- Aantrekkelijk;
- Toegankelijk;
- Veilig;
- Prettig;
- Herkenbaar.

Deze eigenschappen zijn belangrijk om een stationsgebied te laten functioneren. Op dit moment is het stationsgebied bereikbaar en toegankelijk maar ontbreekt het nog aan een fijne en aantrekkelijke uitstraling. Dit staat in relatie met de verblijfskwaliteit van het gebied, die nu nauwelijks bestaat.

4.2.2 Toekomstig gebruik van het gebied

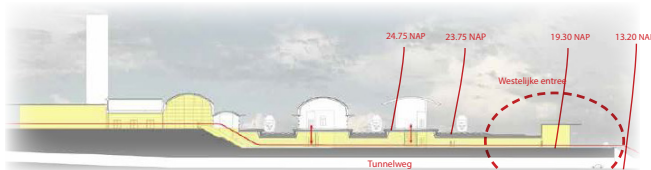
De ontwikkelingen van de Metterswane zal het gebied nieuw leven in blazen, de diversiteit aan functies in het gebied wordt groter. Het gebruik van het station en de omgeving zal veranderen omdat er meer verblijfskwaliteit is toegevoegd. Het is aannemelijk dat de plek aantrekkelijker wordt voor gebruik.

De uitstraling van de centrumzijde van het station wordt met toevoeging van het nieuwe programma beter. Er wordt meer ingespeeld op de gebruiksbehoeften van de mensen.

4.3 Westelijke entree

Naar aanleiding van het doortrekken van de voetgangerstunnel naar het nieuwe perron wordt de voetgangerstunnel doorgetrokken naar de westzijde van het station en ontstaat er een westelijke entree. Deze entree komt vanwege de ligging van de voetgangerstunnel en het hoogteverschil van de westzijde van het station zes meter boven maaiveld uit.

Er zijn verschillende haalbaarheidsstudies gaande om de mogelijkheden te bekijken voor de westelijke entree. De hoogteverschillen in het gebied en de hoogte waarop de westelijke entree uitkomt, is te zien op Figuur 25. Hier ontstaat een dynamisch gebied, waar verschillende lagen een eigen identiteit krijgen.



Figuur 25. Doorsnede uitkomst voetgangerstunnel westelijke entree. (ProRail et al., 2016)

Entree

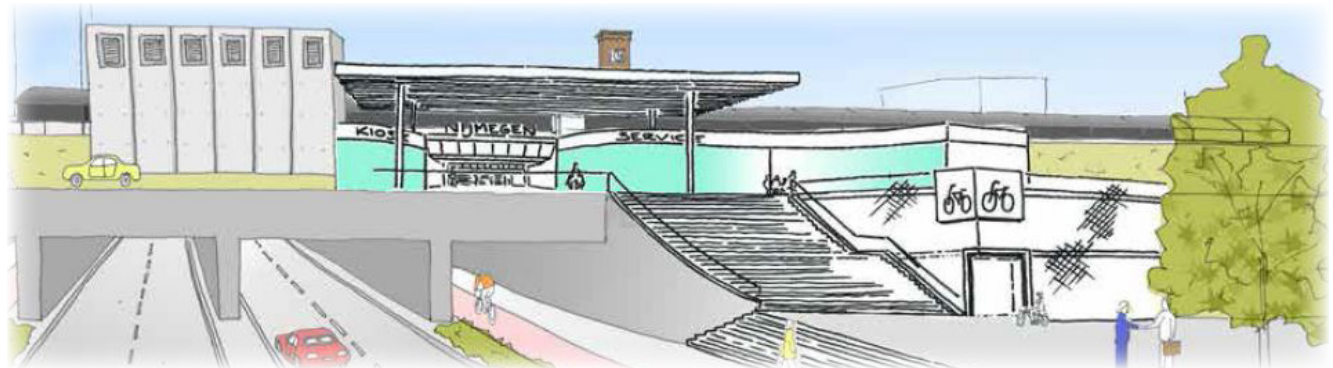
Om te kijken wat de mogelijkheden zijn voor de westelijke entree zijn er impressies gemaakt, deze zijn te zien op Figuur 27 en 28. Figuur 26 is een impressie die een impuls biedt voor de oplossingsrichtingen die gegeven worden.

UWV gebouw

De invulling van het UWV-gebouw en/of de locatie daarvan staat nog open, in principe is dit een leegstaand gebouw.

4.3.1 Uitgangspunten

Als er gesproken wordt over een entree van een treinstation, gaat het over een ontvangstdomein. Volgens het Bureau Spoorbouwmeester (z.d.) is de belangrijkste functie van het ontvangstdomein informeren en ontmoeten. Mede gebaseerd op de kenmerken die volgens Bureau Spoorbouwmeester (z.d.) aanwezig kunnen zijn bij een ontvangst-, reis- en



Figuur 26. Impressie westelijke entree. (ProRail et al., 2016)

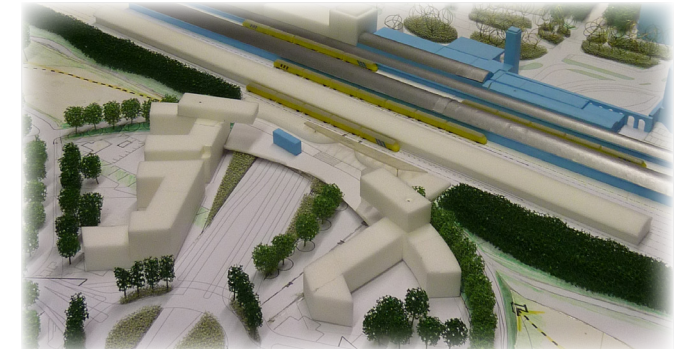


Figuur 27. Impressie K+R westelijke entree. (Gemeente Nijmegen, 2012)

verblijfsdomein is de volgende programmering wenselijk:

- Reisinformatie, kaartverkoop en service;
- Bewegwijzering;
- Wacht- en ontmoetingsruimten;
- Overige diensten (toiletten, bagagekluizen etc.);
- Commercie, indien wenselijk;
- Tijdsaanduiding;
- K+R;
- Fietsenstalling;
- Parkeervoorziening in de buurt;
- Groenvoorziening.

Gebaseerd op de verschillende interviews en de kernwaarden die Bureau Spoorbouwmeester (z.d.) (opgericht door NS en ProRail)



Figuur 28. Maquette studie. (Gemeente Nijmegen, 2012.)

omschrijft, zal de westelijke entree voor een goede indeling en een passend programma aan de volgende eigenschappen moeten voldoen:

- Bereikbaar;
- Toegankelijk;
- Overzichtelijk;
- Aantrekkelijk;
- Identiteit;
- Prettig;
- Veilig;
- Vertrouwd;
- Herkenbaar;
- Comfortabel.

Naar aanleiding van de interviews met de wijkraden en de ideeën die naar voren kwamen bij de bewonersavond (Gemeente Nijmegen, 2011), staan voor de bewoners de volgende punten voorop als er gesproken wordt over het programma van de westelijke entree ter versterking van het woongebied:

- Verbeteren uitstraling gebied;
- Faciliteiten om te verblijven;
- Toevoeging toegankelijk groen;
- Meer functies en activiteiten;
- Levendiger;
- Overzichtelijker;
- Gevoel van een “warm” welkom;
- Betere bereikbaarheid auto's.

4.3.2 Toekomstig gebruik van het gebied

De westelijke entree zal een verandering voor het gebruik van het gebied zorgen. Een veranderd gebruik heeft consequenties voor de totale waardering (Liebregts & Arts, 2010). Aannemelijk is dat het gebied door het realiseren van een westelijke entree intensiever gebruikt gaat worden, omdat het toegankelijker is.

Nu wordt het gebied gebruikt voor verkeersdoeleinden en voor mensen die het gebied gebruiken om hun bestemming te bereiken. Het gebied heeft geen verblijfskwaliteit, het nodigt nu niet uit hier te verblijven.

Door de westelijke entree te realiseren met bijbehorend programma passend bij de omgeving, wordt het gebied dynamischer. Het gebied krijgt een betere uitstraling en er wordt ingespeeld op meerdere functies met allen hun eigen kwaliteit. Er ontstaat naast de verkeersfunctie een reden om langer in het gebied te verblijven. Het wordt een ontmoetingsplek en krijgt een verblijfsfunctie.

4.4 Gewenste relatie

Uit de gebiedsanalyse bleek dat de relatie tussen het stationsgebied, het woongebied en de centrumzijde van het

station niet goed was. De centrumzijde en de westzijde van het spoor zijn als het ware twee werelden met hun eigen identiteit. Een goede relatie, vooral de aansluiting van de infrastructuur, is belangrijk. Jan Pieter Romijn zei al eerder, te zien in Bijlage 5.4, dat het gebied als primaire functie, goed functionerende verkeersstromen heeft.

Om de wenselijke relatie tussen het woongebied en de westelijke entree goed in kaart te brengen, is er onderscheid gemaakt in het direct en indirect aangrenzende woongebied. De onderlinge relaties bestaan daarmee uit drie relevante, maar ook verschillende, relaties met hun eigen identiteit namelijk tussen:

1. Centrumzijde en westzijde van het spoor;
2. De relatie tussen de westelijke entree en het direct aangrenzende woongebied;
3. En de relatie tussen de westelijke entree en het indirect aangrenzende woongebied.

1. Centrumzijde <-> westzijde

Om de relatie tussen de centrumzijde en de westzijde te verbeteren, spelen het station en het spoortracé een prominente rol om het gebied letterlijk en figuurlijk te verbinden, hiermee wordt de barrière opgeheven. Een goede ontsluiting en bereikbaarheid is gewenst. Door de bereikbaarheid te vergroten, wordt het gebied aantrekkelijker om te gebruiken en zal dit ten goede komen van de barrièrevorming van het spoortracé.

2. Westelijke entree <-> direct aangrenzende woongebied

De relatie tussen het direct aangrenzende woongebied en de westelijke entree is belangrijk omdat de gebieden elkaar fysiek raken. De uitstraling van beide gebieden zijn van invloed op de onderlinge relatie. Het is belangrijk dat de westelijke entree zorgt voor een vloeiende overgang tussen publieke ruimte en woongebied. Uit het interview met de stedenbouwkundige Romijn, kwam het advies het gebied dusdanig in te richten dat er geen loze ruimte ontstaat.

Het hoogteverschil, zichtbaar voor beide gebieden, zal blijven bestaan, dit hoeft immers geen barrière te vormen. Door het gebied aan de westelijke entree toegankelijk en bruikbaar te maken, bijvoorbeeld het spoortalud, ontstaat er een interactie tussen de gebieden. Door onder andere bruikbaar groen toe te voegen aan het spoortalud, zal de uitstraling en gebruiksvriendelijkheid van de westelijke entree veranderen. Met als resultaat dat het direct aangrenzende woongebied zich betrokken en verbonden voelt. Betrokken bewoners en gebruikers in combinatie met een goede uitstraling zullen een positief effect hebben op de sociale veiligheid. Uit het interview met de wijkraden, Bijlage 5.1 en 5.2, bleek al de noodzaak en het effect van veiligheid op de beleving van een gebied.

3. Westelijke entree <-> indirect aangrenzende woongebied

De relatie tussen het indirect aangrenzende woongebied en de westelijke entree is anders omdat de gebieden fysiek verder uit elkaar liggen, de impact van de ontwikkelingen wordt dan ook anders ervaren. De westelijke entree zal minder gericht zijn op het indirect aangrenzende woongebied, andersom zal het indirect aangrenzende woongebied wel gebruik maken van de westelijke entree.

Het zal bij deze wenselijke relatie voornamelijk gaan over de bereikbaarheid en de aantrekkelijkheid van de westelijke entree. Belangrijk is dat de westelijke entree niet wordt gezien als een sociaal onveilig gebied waar je snel weg wilt zijn, maar juist als een gebied om te verblijven. Er kan dus een verbinding gelegd worden tussen de gebieden door de westelijke entree verblijfskwaliteit te geven.

Kortom, een westelijke entree die toegankelijk en overzichtelijk is, waar zichtlijnen ontstaan tussen de entree en het woongebied en waar bewoners zich veilig voelen, is een aantrekkelijk gebied waar ruimte is voor interactie. Het is wenselijk een onderlinge samenhang te creëren waarbij de gebieden elkaar versterken. Volgens Buro Lubbers (2009) zorgt een aangename route tussen stadsdelen en het station voor een vloeiende over- en doorgang en een ruimtelijke evenwicht in de stad.

4.5 Conclusie

Gemeente Nijmegen heeft de stationsomgeving verdeeld in vier kwadranten waarbij er thema's aan de kwadranten zijn gekoppeld die een visie vormen van het gebied. Het is de bedoeling dat de centrumzijde van het station de hoofdentree van het station moet blijven, hieruit kan geconcludeerd worden dat de westelijke entree geen primaire rol krijgt. Waar het aan de centrumzijde vooral een stedelijk karakter moet krijgen, zal de westzijde zich richten op wonen in het groen.

Om ervoor te zorgen dat het programma aan de westzijde niet botst met het programma aan de centrumzijde zijn de ontwikkelingen rondom Metterswane belangrijk. De centrumzijde krijgt een grote diversiteit van functies gericht op commerciële functies en wonen, dit houdt automatisch in dat dit niet wenselijk is aan de westzijde, vanuit concurrerend oogpunt. Hieruit kan geconcludeerd worden dat de verhouding van het programma tussen de westzijde en de centrumzijde in balans moet zijn. De realisatie van de westelijke entree en de UWV-locatie bieden de mogelijkheid nieuwe functies te faciliteren.

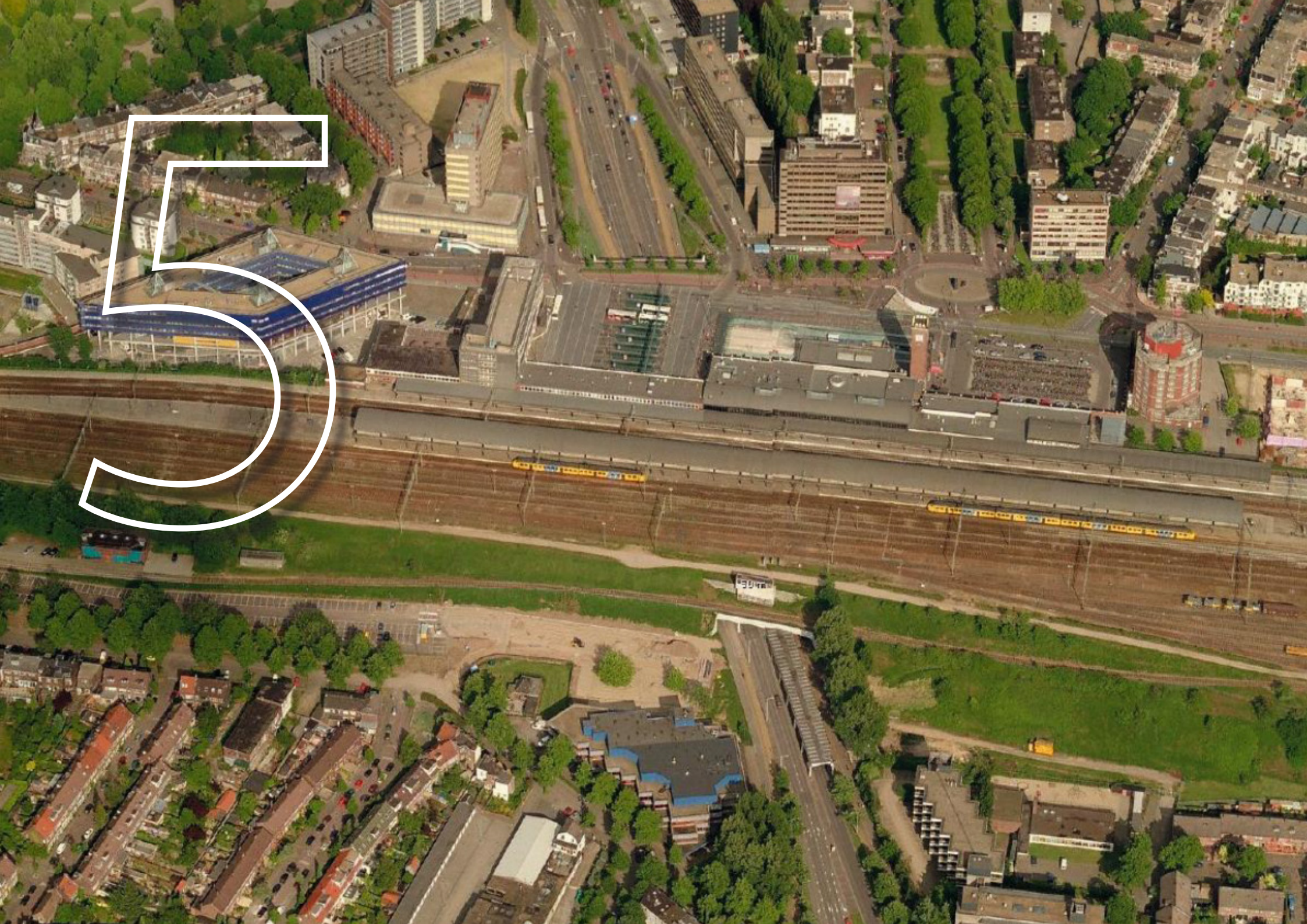
Er kan geconcludeerd worden dat de volgende aspecten uitgangspunten zijn die leidend zijn voor de ontwikkelingen, met als achterliggende gedachten de versterking van de relatie tussen het woongebied en het stationsgebied:

- Optimaal functionerende mobiliteitsfunctie;
- Het verbeteren van de bereikbaarheid;
- Barrière opheffen;
- Een toegankelijke groenvoorziening voor de bewoners en de gebruikers van het gebied;
- Het realiseren van een vloeiende overgang tussen de gebieden;
- Verbeteren sociale veiligheid;
- Verbeteren uitstraling en belevingswaarde;
- Het toevoegen van levendige functies;
- Het realiseren van verblijfskwaliteit en een ontmoetingsplek.

Vervolgens kan geconcludeerd worden dat de gewenste relatie tussen de 3 relevante gebieden, het volgende is:

- Betrokkenheid;
- Verbondenheid;
- Aantrekkelijkheid;
- Overzichtelijkheid;
- Interactie;
- Fysieke verbinding.

Ontwikkelen en uitbreiden van een programma hebben effect op de manier waarop een gebied gebruikt gaat worden. Het gebied zal intensiever gebruikt gaan worden en door te kijken naar de passende uitstraling, functies en kwaliteiten ontstaat er verblijfskwaliteit, iets wat het gebied op dit moment nog niet heeft.



5. Voorstel voor een relatie tussen de gebieden

Aan de hand van de problematiek en de randvoorwaarden die zijn voortgekomen uit het onderzoek kan er gedacht worden aan een passend voorstel. Dit voorstel geeft de gewenste toekomstige ontwikkeling weer waar gekeken is naar de versterking van woongebied en stationsgebied. Het doel hiervan is het woongebied te laten (mee)profiteren van de ontwikkelingen om de sociale ontwikkelingen te versterken.

Identiteit en verblijfskwaliteit zijn de sleutelwoorden voor de gewenste ontwikkelingen. Deze sleutelwoorden zijn afgeleid van het onderzoek van Molster (2012), de interviews met de gemeente Deventer en Zutphen en de randvoorwaarden van de gemeente Nijmegen.

Identiteit

Het geven van een identiteit aan een gebied is belangrijk, dit bepaalt namelijk de interactie tussen de fysieke eigenschappen en de gebruikers. Zoals Kaymaz (2013) zegt: *"It refers to the distinctiveness or uniqueness of a place which is a result of the interaction between its physical features and its users."*

Identiteit ontwikkelt zich in de tijd (Identiteit & Branding, 2006), het zal dan ook niet meteen de gewenste identiteit krijgen. Om identiteit te creëren is het nodig handvatten te geven om zo een wisselwerking te krijgen tussen sociale, culturele en fysieke kenmerken van het gebied. Het realiseren van het voorstel zal leiden tot een westzijde van het station die zichtbaar is voor gebruikers en bewoners. Deze zichtbaarheid vormt een visitekaartje voor de bewoners, zodat zij met trots hun omgeving kunnen presenteren. Het is een omgeving waar men zich thuis voelt en waar men door de invulling van het gebied een emotionele binding krijgt. Er ontstaat een sociale samenhang ontstaat. Hiernaast wordt er een gezond en fit woonmilieu gecreëerd, de groenvoorziening geeft de ruimte om te bewegen en elkaar te ontmoeten. Er komen voorzieningen die bijdragen aan de beleving en de verblijfskwaliteit van het gebied. Samen vormen



Figuur 30. Kernwoorden voor de identiteit die ontstaat aan de westzijde van het station

deze elementen een aantrekkelijk en toegankelijk gebied. De identiteit zit hem dan ook in de betrokkenheid van de bewoners. Figuur 29 geeft de kernwoorden weer van de identiteit die ontstaat.

Verblijfskwaliteit

Het toevoegen van verblijfskwaliteit is essentieel voor het gebruik van het gebied, dat bleek al eerder in de gemeente Zutphen één van de problemen te zijn van de beleving van

een achterkant. Verblijfskwaliteit houdt in dat bewoners en gebruikers de westelijke entree kunnen gebruiken als ontmoetingsruimte en als plek om heerlijk te verblijven. Het toevoegen van verblijfskwaliteit heeft een positief effect op de binding met de westelijke entree en komt ten goede van de levendigheid.

5.1 Invulling programma

Bij het toepassen van de uitgangspunten voor de westelijke entree komen er verschillende gebieden vrij voor ontwikkeling. Dit is in kaart gebracht in Bijlage 7.

Voor de wenselijke programmering met oog op de versterking van de relatie tussen het stationsgebied en het woongebied kan gedacht worden aan:

- Een volwaardige entree;
- Een tribune vol beleving;
- Toegankelijke Kiss en Ride;
- Parkeervoorziening;
- Een fietsroute langs het spoor;
- Groenvoorziening;
- Wonen;
- Maatschappelijke voorzieningen;
- Commerciële dienstverlening.

Een volwaardige entree

De westzijde van station Nijmegen krijgt door het doorleggen van de voetgangerstunnel een entree. Om ervoor te zorgen dat het gebied prettig en toegankelijk wordt, maar ook om te voorkomen dat de situatie die zich nu voordoet bij de toegang van de Tunnelweg ook bij de westelijke entree zich gaat voordoen, moet het meer zijn dan alleen een ingang van het station. Een entree die ook een volwaardige entree is en voldoet aan de kwaliteiten die Bureau Spoormeester (z.d.) voorschrijft. Het realiseren van een volwaardige entree, houdt in dat de entree voldoet aan alle faciliteiten die een secundaire toegang nodig heeft. Dit houdt in dat de entree voorziet in alle voorzieningen die gevraagd worden bij een ontvangst- en reisdomein. Daarnaast is het belangrijk dat de entree voorziet in de verblijfskwaliteit, dit geeft het gebied een prettig uitstraling. Er kan gedacht worden aan de faciliteiten die gericht zijn op serviceverlening en een kiosk. Het levendig maken en de westelijke entree een warme uitstraling geven, geeft een positieve boost in de mate waarin gebruikers de Tunnelweg en de westzijde van het station veilig en prettig ervaren.

Een tribune vol beleving

De hoogte moet niet langer worden gezien als een belemmering, maar juist als een mooie kans. De reden hiervoor is dat het hoogteverschil op een natuurlijke wijze is ontstaan en dit het karakter bepaalt van het gebied. Tevens blijft deze hoogte bestaan, door er juist gebruik van te maken biedt het potentie voor de ontwikkelingen rondom de westelijke entree. De westelijke entree moet herkenbaar zijn en een tribune vormen waar vanuit de omgeving zichtbaar wordt. Een groen stedelijk karakter, waarbij de hoogteverschillen verschillende lagen vormen met hun eigen belevingen en kwaliteiten. Deze tribune geeft zicht over Biezen en Wolfskuil en geeft de mogelijkheid het woongebied ook op een andere wijze te beleven. Het geeft spanning en speelsheid aan het gebied en wordt daarmee aantrekkelijk en levendig.

Toegankelijke Kiss en Ride

De westelijke entree komt vanwege de hoogteverschillen in het gebied uit op 6 meter boven maaiveld. Op deze hoogte komt ruimte voor een nieuwe laag waar dynamisch gebied ontstaat. Het is belangrijk dat de westelijke entree goed bereikbaar is en daardoor toegankelijk wordt in gebruik. Daarnaast is de bereikbaarheid aan de westzijde van belang om het autoverkeer aan de centrumzijde te reduceren, waardoor er minder verkeerskundige conflicten ontstaan met bussen, fietsers en voetgangers. Om ervoor te zorgen dat de westelijke entree goed bereikbaar is, is een Kiss en Ride gewenst, zodat men de mogelijkheid heeft vlak bij de ingang van het station iemand af te zetten of op te halen. Deze Kiss en Ride wordt aangesloten op het bestaande stratenpatroon, dit zorgt voor een herkenbare verbinding. Daarnaast wordt het toegankelijk om een persoon af te zetten direct voor de entree en voorziet de Kiss en Ride in het comfort en gemak van de gebruiker.

Parkeervoorziening

Naast de Kiss en Ride is het ook belangrijk dat het mogelijk is de auto of de fiets te kunnen parkeren om de bereikbaarheid te vergroten. Het gebied moet voor zowel de fiets als de auto

toegankelijk zijn. Een bewaakte (overdekte) fietsvoorziening aan de westzijde kan ervoor zorgen dat de parkeerdruk van fietsen aan de centrumzijde wordt gereduceerd omdat het aantrekkelijker wordt. Door de huidige fietsvoorziening bewaakt en overdekt te maken, wordt de veiligheid vergroot en het gebruik van de fiets in combinatie met de fietsroute gestimuleerd.

De huidige Park en Ride voorziening is niet herkenbaar en de slechte aansluiting op het station maakt het onaantrekkelijk. Door de realisatie van de westelijke entree en het aanleggen van een Kiss en Ride ontstaat er de mogelijkheid een nieuwe herkenbare Park en Ride te creëren. Doordat de westzijde een toegang krijgt, is het voor reizigers toegankelijker om aan deze zijde van het station de auto te parkeren. Hiermee wordt de voorziening aantrekkelijker, herkenbaarder en ook toegankelijker voor de gebruikers. Als de gebruikers het gemak en de voordelen van P+R zien zal de behoefte om in de wijken te parkeren afnemen. Aannemelijk is dan ook dat de parkeeroverlast in de wijken zal afnemen.

Een fietsroute langs het spoor

Een goede parkeervoorziening voor de fiets gaat samen met een goede fietsroute naar de westelijke entree. Om de westelijke entree ook voor de fiets goed bereikbaar te maken is een snelle, veilige en overzichtelijke fietsroute gewenst. Een fietsroute waarbij de fietsers niet of nauwelijks worden gehinderd door stoplichten en/of andere weggebruikers. De oude stamlijn leent zich voor het aanleggen van een (snel) fietsroute langs het spoor. Door de fietsroute te voorzien van gebruiksgemak wordt het fietsgebruik gestimuleerd en kan de route een bijdrage leveren aan het reduceren van de parkeerdruk in het woongebied. De route over de oude stamlijn legt een verbinding tussen verschillende gebieden en maakt het gemakkelijk en snel om het station te bereiken. Daarnaast krijgt de oude stamlijn weer een nieuwe functie en wordt de oude structuur weer herkenbaar.

Groenvoorziening

Het gebied aan de westzijde van het spoor is ruim opgezet en nu groen maar niet toegankelijk voor gebruik, dit houdt in dat door de ruimte die beschikbaar is er veel mogelijkheden zijn voor groenvoorzieningen. Het spoortalud heeft de potentie zich te ontwikkelen tot een langgerekt stadspark, waarbij verbindingen naar bestaande groenstructuren worden gelegd. Het gebied wordt hiermee toegankelijk en krijgt een betere uitstraling. Groen is een belangrijke factor om in te spelen op de beleving die gebruikers en bewoners krijgen bij het gebied. Een lang gekoesterde droom van de bewoners kan uitkomen, dit zorgt voor extra binding met het gebied.

Er ontstaat een langgerekte groene zone die als een stadspark fungeert. Het spoortalud wordt toegankelijk door onder andere de fietsroute over de oude stamlijn die door de zone loopt en het maken van wandelpaden. De groene zone kan gebruikt worden voor recreatieve doeleinden, als schakel om een ander gebied te bereiken en als ontmoetingsplek. Door aansluiting te vinden op de bestaande groenstructuur ontstaat een natuurlijke en speelse verbinding.

Wonen

De westzijde van het station verleent zich, onder andere door de ruimopgezette structuur van het gebied, voor het programma wonen. Het programma wonen is wenselijk om ervoor te zorgen dat er levendigheid en sociale veiligheid ontstaat, maar ook dat de harde overgang van woning naar spoortalud vloeiender verloopt. Door de ontwikkelingen aan het Waalfront en de Waalsprong wordt er voorlopig aan de vraag van duurdere woningen voldaan. In de toekomst als deze ontwikkelingen zijn afgerond kan de westzijde van het station een aantrekkelijke plek zijn voor duurdere woningen vanwege de ligging dichtbij de stad. De vraag naar goedkopere woningen in Nijmegen zorgt voor een druk op de goedkope woningen op de woningmarkt de komende jaren blijkt uit een gesprek met Wim van der Velde (Senior beleidsadviseur wonen, gemeente Nijmegen). Aangezien de ontwikkelingen voor de langere termijn zijn, is het aannemelijk om op beide segmenten

in te spelen. Dit geldt voor beide segmenten om ervoor te zorgen dat de ontwikkelingen toekomstbestendig zijn en de groei van het aantal inwoners van Nijmegen, die voornamelijk bestaat uit studenten en starters, op te vangen.

In het noordelijk deel van het spoortalud, dat ingericht wordt als een stadspark, zijn nieuwe woningen mogelijk. Deze woningblokken kunnen speels in het park geplaatst worden. Wim van der Velde heeft aangegeven dat het plaatsen van woningen hier mogelijk is. Het is niet alleen mogelijk maar het toevoegen van woningen is ook wenselijk. Dit zorgt er namelijk voor dat er een nieuwe instroom van bewoners komt. Daarnaast zorgt het ervoor dat de bestaande woningen en het spoor beter op elkaar aansluiten en het gebied er levendiger van wordt. Deze woningen komen in het groen te staan en hebben een glooiend karakter. Urban villa's van 4 a 5 lagen zijn het type woningen die hierbij passen, het betreft een stedelijk woonmilieu.

Naast de Urban villa's in het noordelijke deel van het spoortalud verleent het gebied rondom de westelijke entree zich ook voor woningen. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt is gebleken dat bebouwing nodig is om de lijnen van de K+R te volgen. Deze woningen kunnen door slim gebruik te maken in het stedenbouwkundig ontwerp meerdere lagen bevatten met een open karakter.

Het realiseren van woningen aan de westzijde van het station helpt niet alleen de druk op de woningmarkt te verlagen maar moet ook de westzijde van het station en het woongebied versterken. De woningen kunnen door gebruik te maken van de stuwwal en met de juiste uitstraling een toevoeging en verrijking zijn van het woongebied. Een open, groen en toegankelijk gebied met een vriendelijk karakter.

Maatschappelijke voorzieningen

Naast het programma wonen verleent een locatie dichtbij een station zich ook voor andere voorzieningen. Deze

voorzieningen hebben allen hun eigen kwaliteiten die van toegevoegde waarde kunnen zijn bij het ontwikkelen van een volwaardige entree die ook nog is aantrekkelijk is en zorgt voor verblijfskwaliteit. Er is gezocht naar voorzieningen die passen bij de locatie maar die ook een toevoeging zijn voor de buurt om de relatie tussen stationsgebied en woongebied te versterken, dit resulteert in het toevoegen van maatschappelijke voorzieningen. Maatschappelijke voorzieningen vanwege hun sociale kwaliteiten en levendigheid. De buurt krijgt als het ware een publieke huiskamer, zoals in De Architect (2015) wordt beschreven, is het niet alleen belangrijk dat het spoor van twee kanten toegankelijk is maar dat ook de omgeving een boost krijgt met voorzieningen. Er kan hierbij gedacht worden aan maatschappelijke dienstverlening, wonen met zorgconcepten, dagvoorzieningen, kangarowoningen, onderwijs en ondersteunende horeca met een sociaal tintje. Daarnaast leent deze locatie zich voor particuliere initiatieven. Vooral om te waken voor anonimiteit is het belangrijk dat het programma voor de plint levendige functies krijgt. Sociaal-culturele voorzieningen zijn geschikt met de mogelijkheid om te combineren met commerciële dienstverlening. Een pop-up concept waar jong en oud de mogelijkheid krijgen om te koken voor de buurt en een concept waarbij mensen met een verstandelijke beperking in de horecabranche kunnen werken, zijn hier voorbeelden van. Dit zorgt voor levendigheid, een binding met de woonwijken en fungeert tevens als dagopvang en huiskamer.

Ook kunnen de maatschappelijke voorzieningen inspelen op voorzieningen voor jongeren om de jongerenoverlast te reduceren. Het aanbieden van een veilige faciliteit voorkomt overlast en versterkt de sociale veiligheid van het gebied.

Commerciële dienstverlening

Het beperken van de voorzieningen met alleen maatschappelijke voorziening zou zorgen voor een eenzijdige programmering en is financieel minder aantrekkelijk, omdat het over het algemeen minder geld oplevert.



Figuur 31. Voorbeeld groenvoorziening Liverpool One, Engeland



Figuur 32. Voorbeeld groenvoorziening Liverpool One, Engeland



Figuur 33. Schets Eerste Oude Heeselaan in de wijk Biezen. (Gemeente Nijmegen, 2012)



Figuur 34. Voorbeeld gelaagdheid groen met fietsvoorziening, Europapark Groningen. (Groen Boven Alles. z.d)



Figuur 35. Voorbeeld P+R met een groene uitstraling. (Ruimtelijke plannen.nl, 2008)



Figuur 36. Voorbeeld speelsheid in groenvoorziening Manchester, Engeland

De maatschappelijke voorzieningen kunnen worden gecombineerd met commerciële dienstverlening. Commerciële dienstverlening is om meerdere redenen belangrijk om toe te voegen aan het programma, dit is financieel aantrekkelijk en zorgt ervoor dat de plek aantrekkelijk en levendig wordt. De commerciële dienstverlening is wenselijk als het kleinschalige voorzieningen zijn van maximaal 125 m² per unit, dit bleek uit het adviesgesprek met Ilse Nieskens (Senior economische zaken) van de gemeente Nijmegen.

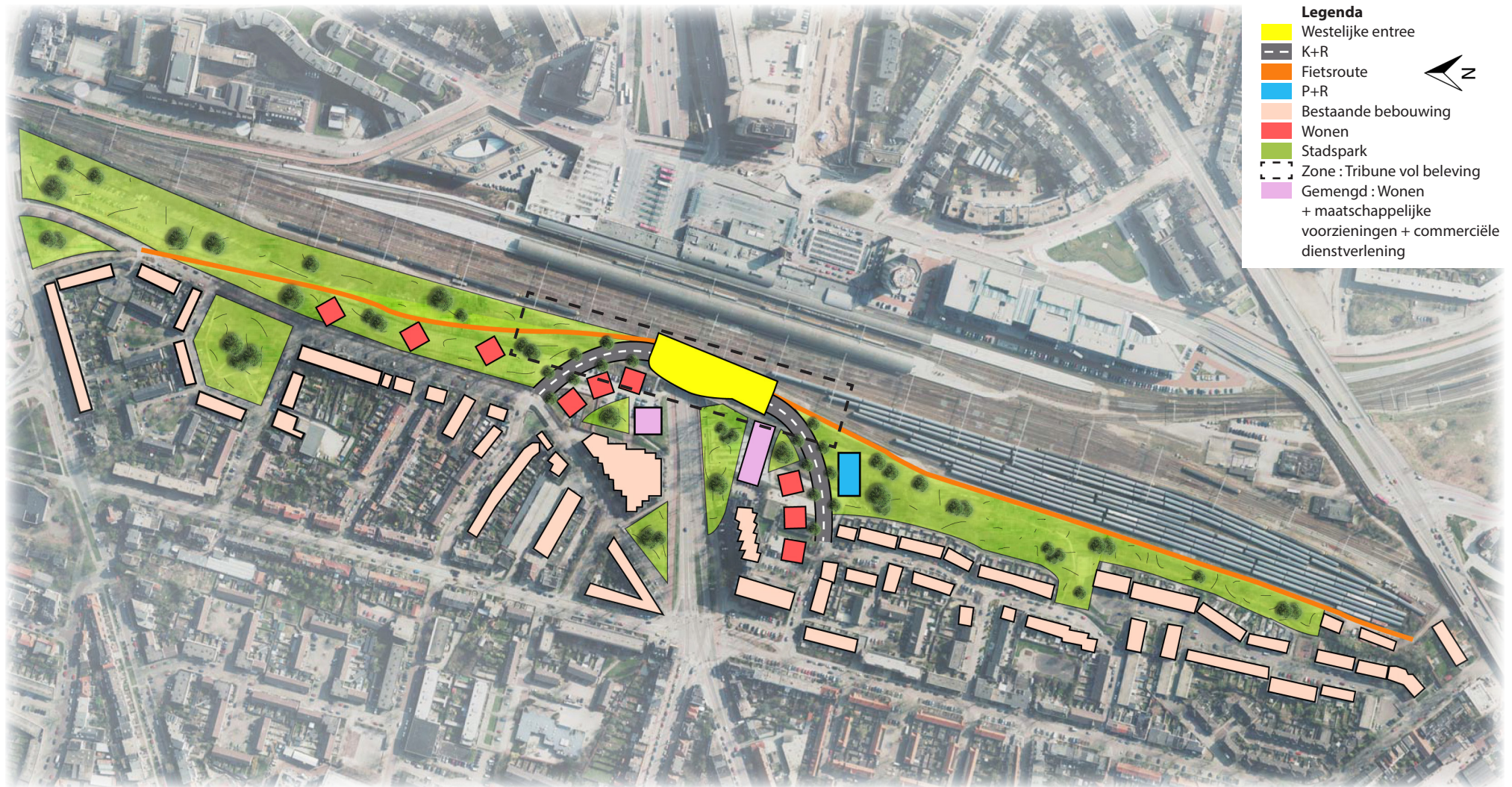
Bij commerciële functie van het gewenste formaat kan gedacht worden aan een lunchroom, een café, een broodjeszaak, een ijssalon en een fietsenmaker. Deze functie passen goed in een stationsgebied, vormen geen concurrentie voor de centrumzijde van het station, zorgen voor levendigheid en vergroot de aantrekkingskracht van de westelijke entree.

Naast deze voorzieningen is er ook ruimte voor concepten als Seats2meet (z.d.). Dit concept verbindt mensen door de mogelijkheid te bieden van de ruimte gebruik te maken, stoelen en ruimtes te huren om zo elkaar te ontmoeten. Soortgelijke concepten zijn passend omdat ze de mogelijkheid bieden te flexwerken, elkaar te ontmoeten en mensen die een startend bedrijf hebben van een locatie te voorzien op loopafstand van het station Nijmegen. Dit kan tevens ook gebruikt worden voor de bewoners uit de buurt.

Tot slot heeft de westzijde van het station nog geen voorzieningen om te overnachten. Een groot hotel is niet wenselijk maar kleinschalige concepten gericht op overnachtingen zullen een toevoeging zijn van het aanbod van de horecavoorzieningen in de stad. Daarnaast is er een groei aan buitenlandse studenten, studenten die vaak voor een kortere periode in Nijmegen studeren, zij moeten ook overnachten. Short stay concepten bieden de ideale uitkomst die past bij de locatie waar openbaar vervoer binnen handbereik ligt, een geliefde plek voor studenten is en de woningnood vermindert. Figuren 31 t/m 36 geven voorbeelden van de uitstraling van het programma.

5.2 Verbeelding programmatische invulling

Aan de hand van de invulling van het programma is er een verbeelding gemaakt hoe het programma ruimtelijke vorm krijgt. Deze verbeelding is te zien op Figuur 37. In deze ruimtelijke invulling is het programma toegepast en een stedenbouwkundige suggestie gedaan.



Figuur 37. Wenselijke programmering in kaart gebracht

5.3 Sociale ontwikkeling van de aangrenzende wijken

Aangrenzend aan de wijken gaat er veel gebeuren wat direct of indirect impact heeft op het functioneren van de wijken. Belangrijk is dat de relatie tussen de wijken en de westelijke entree goed wordt gelegd.

De volgende punten uit het gewenste programma zullen een bijdrage leveren aan de sociale ontwikkeling van de wijken:

- Groen
- Verbeterde uitstraling
- Fietsroute
- Maatschappelijke voorzieningen
- Volwaardige entree
- Verblijfskwaliteit
- Wonen

Het toevoegen van woningen in de wijk en de ontwikkelingen aan onder andere de Waalfront zorgt voor een nieuwe instroom van bewoners in het gebied. Dit houdt in dat de bevolkingssamenstelling in beweging is en verandert. Daarnaast kan het zo zijn dat het verbeteren van de uitstraling, het vergroten van de bereikbaarheid en de toegankelijkheid van het gebied de vastgoedwaarden zal doen stijgen. Stijgende vastgoedwaarden zorgen voor een andere sociale status van de wijk. De aantrekkingskracht van de wijken wordt hiermee vergroot wat ten goede komt aan de sociale ontwikkelingen.

De groenvoorziening, toegang tot het station, de fietsroute en de maatschappelijke voorzieningen, zijn faciliteiten die niet alleen gemaakt worden voor de stad maar juist voor de buurt. De bewoners uit de wijken kunnen van al deze faciliteiten gebruik maken waardoor het gebruik van het gebied aantrekkelijker en toegankelijker is. De verblijfskwaliteit en groenvoorziening, nodigt uit voor ontmoeting en beweging wat ten goede komt van de gezondheid (fysiek en sociaal) van de bewoners.

Door met trots door hun wijk en de westelijke entree te lopen, neemt wellicht de bereidheid van de bewoners toe en profiteren ze volop mee van de ontwikkelingen.

Kortom, de ingrepen van de leefomgeving zullen zorgen voor een verbeterde sociale ontwikkeling van de wijken.

5.4 Effecten op de leefbaarheid

Uit de studie van het Planbureau voor de Leefomgeving (z.d.) volgt dat leefbaarheid sociale en fysieke aspecten heeft, waarvan de sociale aspecten het meest van invloed zijn. Fysieke instrumenten geven bruikbare handvatten om de leefbaarheid ook op sociaal vlak te verbeteren. Uit de gebiedsanalyse was te zien dat er een stijgende lijn was van de leefbaarheid in de wijken Biezen en Wolfskuil. Deze trend moet zich ook doorzetten naar de nieuwe ontwikkelingen rondom de westelijke entree.

De westzijde van het station heeft echter nu een slechte uitstraling en daar is de leefbaarheid minder. Door de nieuwe ontwikkelingen en de verandering van het gebruik, is de huidige situatie van het gebied straks nauwelijks te herkennen. Alleen de Tunnelweg en het spoor zal een herkenningspunt, met een verbeterde beleving zijn.

Fysiek staan er veel veranderingen te gebeuren, de uitstraling en de toegankelijkheid van het gebied verandert. Door alleen te focussen op fysieke aspecten zullen de bewoners niet direct een beter oordeel geven over de leefbaarheid. In Leefbaarheid van wijken (Ministerie van VROM, 2014) staat dan ook dat de sociale omgeving in sterke mate het algemene oordeel over de woonomgeving bepalen.

Het verbeteren van de sociale veiligheid van de omgeving en de maatschappelijke functies zullen een bijdrage leveren aan de sociale omgeving. De groenvoorziening zal dusdanig ingericht moeten worden dat het gaat fungeren als ontmoetingsplek. Als daarnaast de maatschappelijke functies zich ook gaan inzetten op de interactie tussen bewoners ontstaat er een verbondenheid en zoals in het artikel leefbaarheid, op het snijvlak van sociaal en fysiek (Planbureau voor de Leefomgeving, z.d.) wordt beschreven een familiariteit, wat het veiligheidsgevoel en de leefbaarheid verbetert.

5.5 Conclusie

Naar aanleiding van de analyse en de onderzoeken is een volwaardige entree de juiste programmering. Een volwaardige entree bevat daarbij een ontvangst- en reisdomein met bijbehorende faciliteiten. Een toegankelijk Kiss en Ride vergroot de bereikbaarheid maar geeft ook de mogelijkheid het centrum van Nijmegen te vermijden als je bij het station wilt komen. Dit wordt alleen toegankelijk als er goede parkeervoorzieningen worden gerealiseerd en een optimale verbinding, zoals een fietsroute over de oude stamlijn. Daarnaast zijn wonen, groen en maatschappelijke voorzieningen een passende toevoeging aan de programmering die ten goede komen voor de stad en de buurt.

Door middel van de fysieke upgradings van het gebied wordt er ingespeeld op de wijze waarop het gebied ervaren wordt. Dit levert een bijdrage aan de sociale ontwikkelingen van de buurt. Het toevoegen van woningen zorgt voor een nieuwe instroom van bewoners, het toegankelijk maken van groenvoorzieningen biedt potentie voor sociale interactie en het gebied wordt aantrekkelijk. Wellicht stijgen de vastgoedwaarden dusdanig dat de wijken een betere sociale status bereiken en kunnen de bewoners met trots zeggen, hier woon ik.

De leefbaarheid van de wijken was de afgelopen jaren al verbeterd, echter de westzijde van het station minder. Dit geeft een onveilig gevoel en het ontbreekt er aan een kwalitatief goede uitstraling. De leefbaarheid en de sociale ontwikkeling van de aangrenzende wijken staan nauw met elkaar in verbinding. De wijk kan wel degelijk in de toekomst (mee) profiteren en aansluiting vinden door het gebied voldoende kwaliteit te geven. De leefbaarheid zal door de ontwikkelingen verbeteren en de wijken mee doen laten stijgen in de opwaardering en kwaliteitsverhoging van het gebied.

Doordat de gebieden elkaar nauw raken kunnen ze eigenlijk niet los van elkaar worden gezien, elke ingreep die je doet zal impact hebben op de omgeving. Er kan gesproken worden over het gewenste of juiste programma als ook de woongebieden met haar bewoners van de ontwikkelingen kunnen profiteren en de leefbaarheid wordt verbeterd.



6. Conclusie en aanbevelingen

Dit hoofdstuk heeft als doel het beantwoorden van de hoofdvraag zoals deze in de inleiding is beschreven. Daarnaast worden er voorstellen en aanbevelingen gedaan voor de toekomst.

6.1 Conclusie

Er gaat in de toekomst veel veranderen aan de westzijde van het station. Deze veranderingen hebben niet alleen impact op de westzijde van het station en het stationsgebied, maar ook op het aangrenzende woongebied. Door dit onderzoek kan er antwoord gegeven worden op de gestelde hoofdvraag, namelijk: *“Welke programmatische invulling van de westzijde van station Nijmegen is gewenst voor een versterking van de relatie tussen stationsgebied en woongebied, nu er een westelijke entree tot het station wordt gemaakt?”*

Naar aanleiding van het onderzoek naar de westzijde van het station, het aangrenzende woongebied en het station en omgeving kan geconcludeerd worden dat de westzijde van het station een sociale en fysieke barrière vormt voor de aangrenzende woonwijken. Daarnaast kan geconcludeerd worden dat er in de westzijde van het station verschillende problemen, zowel fysiek en sociaal, aanwezig zijn. Fysiek is er sprake van parkeeroverlast, ontevredenheid over het aanbod groenvoorzieningen en een onprettige uitstraling van de westzijde van het station. Sociaal is er sprake van het gevoel van onveiligheid, ontbreken van levendigheid en een verminderde sociale verbondenheid en bereidheid. De komst van de westelijke entree, een secundaire toegang van het station, biedt de mogelijkheid om te werken aan de problematiek en de barrièrevorming te verbeteren. Met het oog op het versterken van de relatie tussen stationsgebied en woongebied kan geconcludeerd worden dat de volgende sleutelwoorden passen bij de wenselijke situatie, namelijk:

Toevoegen van identiteit en verblijfskwaliteit

In het onderzoek, te vinden in Paragraaf 3.5.1, blijkt dat identiteit en verblijfskwaliteit ontbreekt. Het gevoel van

onveiligheid bij gebruikers en bewoners, het ontbreken van functies en de onprettige uitstraling van de westzijde van het station spelen een grote rol hierbij. Toch blijkt in hoofdstuk 5 dat het geven van identiteit belangrijk is en zich in de tijd zal moeten ontwikkelen, het is tevens een visitekaartje naar gebruikers en bewoners. De gewenste identiteit van de westzijde van het station is een zichtbare omgeving waar men zich thuis voelt. Er kan geconcludeerd worden dat door het toevoegen van identiteit en verblijfskwaliteit men een emotionele binding aan zal gaan met het gebied en er ingespeeld wordt op de problemen omtrent de verminderde sociale verbondenheid. Als men zich verbonden voelt, zal de nu afnemende bereidheid van de bewoners in de toekomst weer gaan verbeteren.

Om identiteit en verblijfskwaliteit te creëren kan, geconcludeerd worden dat het volgende programma een voorstel is voor de westzijde van het station:

Een volwaardige entree -> Toevoegen verblijfskwaliteit

Er is gebleken dat een secundaire toegang verschillende faciliteiten nodig heeft om als een volwaardige entree te worden gezien. Een secundaire toegang heeft namelijk voorzieningen nodig die zorgen voor een ontvangstdomein en reisdomein. Verblijfskwaliteit is belangrijk bij een entree. Hieruit kan geconcludeerd worden dat het toevoegen van verblijfskwaliteit het gebied levendig maakt en een prettige uitstraling geeft en zo de problematiek omtrent het ontbreken van de levendigheid en een de onprettige uitstraling van de westzijde van het station verbetert.

Tribune vol beleving -> Vermindering barrièrevorming

In het onderzoek was opvallend dat het hoogteverschil aan de westzijde van het station wordt gezien als een barrière. Bij het realiseren van de westelijke entree wordt daarom voorgesteld het niet meer als belemmering te zien maar juist als kans door middel van een tribune vol belevingen. Een tribune vol beleving ontstaat door verschillende lagen te vormen met hun

eigen belevingen en kwaliteiten en de mogelijkheid te geven om het woongebied te zien, te ervaren. Er kan geconcludeerd worden dat het zien van de barrière als kans zorgt voor het reduceren van de barrièrevorming en zorgt voor spanning en speelsheid van het landschap. Daarnaast wordt het gebied aantrekkelijker en levendiger en speelt in op de problemen omtrent het ontbreken van levendigheid, de fysieke en sociale barrière en de onprettige uitstraling van het gebied.

Aantrekkelijke P+R -> Reduceren parkeeroverlast

Uit onderzoek, te vinden in Paragraaf 3.5.1, is gebleken dat de aangrenzende woonwijken, maar vooral Wolfskuil, aan de westzijde van het station te kampen heeft met toenemende parkeeroverlast. De ongunstige ligging van P+R ten opzichte van een toegang tot het station en de onherkenbaarheid van het terrein maakt P+R onaantrekkelijk en speelt daarbij een rol in de problematiek. Het is gebleken dat het gevolg is dat publieke gebruikers nu in plaats van het P+R terrein de aangrenzende wijken gebruiken om hun auto gratis te parkeren. Het voorstel is gericht op het reduceren van dit probleem, uit paragraaf 5.1 is gebleken dat het creëren van een herkenbare P+R en de realisatie van de westelijke entree ervoor zorgt dat de publieke gebruikers het gemak en de voordelen van P+R zien. Het terrein is dan aantrekkelijker en toegankelijker voor gebruikers waardoor het aannemelijk is dat de parkeeroverlast door publieke gebruikers in de wijken afneemt.

Jongerenoverlast -> Aanbieden voorziening voor jongeren

Uit het onderzoek, te vinden in Paragraaf 3.5.1, is gebleken dat de bewoners ontevreden zijn over het aanbod van de voorzieningen voor jongeren. Dit heeft als gevolg dat jongeren elders een plek zoeken om te verblijven wat tot overlast zorgt bij de bewoners. Om dit op te lossen en de jongeren een plek te geven waar zij samen kunnen komen en te verblijven geeft het voorstel een maatschappelijke voorziening gericht op jongeren.

Een fietsroute langs het spoor -> Bereikbaarheid

Uit de analyse is gebleken dat er een oude stamlijn over het spoortalud loopt. Deze stamlijn leent zich voor een fietsroute langs het spoor. Door het aanleggen van een goed fietspad is het aannemelijk dat het gebruik van de fiets wordt gestimuleerd en het station sneller en makkelijker te bereiken is. Dit komt ten goede van de aantrekkelijkheid en bereikbaarheid van de westzijde van het station en speelt in op de problemen van de parkeeroverlast in de woonwijken. Er kan geconcludeerd worden dat het aanleggen van een fietsroute in verband staat met een goede parkeervoorziening van de fiets om het daadwerkelijk aantrekkelijk te maken.

Ontevreden over het aanbod groen -> Toegankelijk groen

Uit onderzoek, te vinden in Paragraaf 3.5.1, is gebleken dat de westzijde van het station door gebruikers en bewoners stenig wordt ervaren. Daarnaast zijn de bewoners ontevreden over het aanbod toegankelijk en bruikbaar groen in de wijk. Het spoortalud is groen maar niet toegankelijk voor gebruik, hieruit kan geconcludeerd worden dat de ontoegankelijkheid van het spoortalud de groenvoorziening minder aantrekkelijk maakt en de bewoners daardoor geen binding hebben met dit gebied. Doordat de westzijde van het station ruim opgezet is, komt uit het voorstel dat het spoortalud potentie biedt om de bewoners een groenvoorziening aan te bieden. Om daadwerkelijk in te spelen op de problemen omtrent de ontevredenheid over het aanbod groen, is het toegankelijk maken van het spoortalud met een ontmoetingsplek en beleving belangrijk. Door het langgerekte spoortalud als stadspark te laten fungeren, wordt niet alleen ingespeeld op het aanbod groen maar ook op de binding van de bewoners met het gebied.

Wonen -> Verminderen druk woningmarkt

Gezien de ruimte die aan de westzijde van het station beschikbaar is, zijn er woningen meegenomen in het voorstel. Naar aanleiding van het adviesgesprek met Wim van der Velde bleek dat er vraag was naar goedkope woningen voor jongeren en starters. Het toevoegen van woningen zorgt

voor een aansluiting tussen de bestaande woningen en het spoortalud en geeft een speels karakter aan het spoortalud. Geconcludeerd kan worden dat het mengen van functies goed is voor de levendigheid, wat zorgt voor een versterking van de sociale veiligheid. Daarnaast zorgt het toevoegen van woningen voor een nieuwe instroom van bewoners in de wijk. Er kan geconcludeerd worden dat het toevoegen van woningen voor starters in samenhang met de ontwikkeling rondom de westelijke entree de aantrekkingskracht van het woongebied vergroot. Naast het feit dat het toevoegen van woningen goed is voor het woongebied en stationsgebied helpt het ook de druk van de vraag op de Nijmeegse woningmarkt te verminderen.

Maatschappelijke voorzieningen -> Levendigheid

Uit onderzoek is gebleken dat het toevoegen van levendigheid en voorzieningen die zorgen voor een binding met de westelijke entree belangrijk is om het gebied verblijfskwaliteit te geven. Maatschappelijke voorzieningen zijn een belangrijke toevoeging voor de buurt. Het kan de publieke huiskamer worden waar men elkaar kan ontmoeten en een boost kan geven aan de voorzieningen. De maatschappelijke voorzieningen zijn belangrijk voor jong en oud, zo wordt het gebied levendiger, er ontstaat verbondenheid en het speelt in op de uit analyse gebleken tekort aan dagopvang voor ouderen en voorzieningen voor jongeren aan de westzijde van het station.

Commerciële dienstverlening -> Aantrekkelijkheid

Naast de maatschappelijke voorzieningen is er gebleken dat commerciële dienstverlening past bij de westelijke entree. Het gaat hier echter wel om kleinschalige voorzieningen zoals een lunchroom, een broodjeszaak, een ijssalon en een fietsenmaker. Het is aannemelijk dat dit niet concurreert met de centrumzijde omdat het een andere locatie bevat met een eigen reikwijdte. De westelijke entree biedt de ruimte om verschillende concepten toe te voegen aan het gebied. De commerciële dienstverlening speelt in op de levendigheid



Figuur 39. Iconen van de eigenschappen die worden toegevoegd aan het gebied. (Bronnen zijn terug te vinden in de bronnenlijst door middel van de voetnoten)

en de aantrekkingskracht van de westelijke entree. De ontwikkelingen worden door de combinatie van commerciële dienstverlening met maatschappelijke voorzieningen ook een versterking voor de woonwijken. Daarnaast kan er geconcludeerd worden dat het toevoegen van commerciële dienstverlening ten goede komt van de financiële haalbaarheid van de ontwikkelingen.

Het voorstel dat wordt aangereikt bij de gewenste ontwikkelingen is niet alleen voor de westzijde van het station maar ook juist een versterking voor het woongebied.

Kortom, een achterkant die zowel het woongebied als het stationsgebied versterkt, een achterkant in beweging!

6.2 Aanbevelingen

Het onderzoek maakt duidelijk dat alleen het ontwikkelen van de westelijke entree, niet direct de problematiek zal verhelpen en een versterking zal zijn voor het stationsgebied en het woongebied. Er wordt aanbevolen om te sturen vanuit de sleutelwoorden verblijfskwaliteit en identiteit. Om ervoor te zorgen dat de westelijke entree daadwerkelijk gebruik gaat worden, dat het levendig is en dat de gebruiker zich verbonden voelt met de omgeving.

Het stationsgebied en woongebied kunne niet zonder elkaar, zij staan fysiek en sociaal in verbinding met elkaar. Aanbevolen wordt deze natuurlijke verbinding te versterken en te gebruiken. De kracht zit hem in de samenhang tussen de gebieden. Daarnaast zit de kracht van de westelijke entree in het hoogteverschil, dit maakt het gebied juist uniek en het toevoegen van een passende identiteit is wenselijk.

Bewoners

De bewoners vormen het draagvlak voor de ontwikkelingen. Door de bewoners te betrekken bij de overwegingen die gemaakt zijn en waarom die gemaakt zijn ontstaat er begrip en meelevenheid. Dit zal er voor zorgen dat de bewoners zich verbonden voelen met de westelijke entree en het verleidelijk wordt gebruik te maken van het gebied. Voor de bewoners vraagt dit wat van de bereidheid, bereidheid om mee te denken en mee te doen, om buiten hun eigen "hachje" te kijken.

Er wordt aanbevolen de bewoners te betrekken bij de ontwikkelingen van de westelijke entree. Dit kan gedaan worden door een brainstormsessie te organiseren met bewoners waarin een concept ontwerp wordt gepresenteerd. Bewoners krijgen in deze sessie de kans te reageren op het concept ontwerp en mee te denken over de verdere mogelijkheden. De groenvoorziening is een onderdeel van het programma dat zal leven bij de bewoners en waar bewoners mee kunnen denken over de vormgeving, onderhoud en toezicht ervan. Daarnaast kunnen bewoners op de hoogte gehouden worden door middel van een brochure.

Gemeente Nijmegen

Voor de gemeente Nijmegen is het belangrijk de verantwoordelijkheid te nemen om de versterking tussen de gebieden mee te nemen bij verdere planvorming. Daarnaast doet de kans zich voor de problematiek die aan de westzijde van het station zich voor doet, tegelijkertijd met de ontwikkeling van de westelijke entree te verbeteren. Aanbevolen wordt aan gemeente Nijmegen om over te gaan op verdere planvorming en de westelijke entree een kans te geven zich te ontwikkelen. Immers de gemeente heeft er baat bij als het gebied een boost krijgt, levendig wordt, een verbeterde uitstraling krijgt en de westelijke entree een fijne plek wordt, waar de hele stad met trots gebruik van kan maken. Deze boost is belangrijk om de problematiek, ook van de wijken, te verbeteren en de relatie tussen de westzijde van het station en aangrenzend woongebied te versterken.

Stedenbouwkundige en landschapsarchitect

Er is nu inzichtelijk welke programmatische invulling wenselijk is. Aan de hand van deze informatie kan verdere planvorming worden voortgezet. De uitdaging voor de stedenbouwkundige en landschapsarchitect ligt bij het realiseren van een gebied waar er op verschillende lagen een aangename beleving is. En zo een tribune te creëren toegankelijk voor iedereen.

De verbindingen die de stedenbouwkundige en landschapsarchitect leggen zijn bepalend voor de beleving van de westelijke entree. De belangrijkste opgave is om het gebied een nieuw karakter, een nieuwe identiteit te geven met een geheel nieuw gebruik in verbinding met het woongebied.

Verstandig is om bij het maken van keuzes van de verdere uitwerking van het programma en de vormgeving van het gebied, bewust te zijn van de fysieke en sociale effecten ervan. Alleen als er aansluiting wordt gevonden met de gewenste beleving en relatie kan de westelijke entree een versterking en een verrijking zijn voor het woongebied. Er wordt aanbevolen bij verdere planvorming dat

de stedenbouwkundige en landschapsarchitect de maatschappelijke baten voor ogen houden. En de lagen als een kansrijk uniek element te zien dat identiteit geeft aan het gebied. Er moet verder worden onderzocht op welke manier deze lagen toepasbaar zijn om zo de gewenste effecten te realiseren.

Ondanks dat er wordt aanbevolen bij verdere planvorming vooral de maatschappelijke baten voor ogen te houden, is kijken naar de haalbaarheid ook belangrijk.

Haalbaarheid

Financiële haalbaarheid

Het realiseren van de westelijke entree met bijbehorend programma kost geld. Veel elementen uit de oplossingsrichting zetten zich in op uitstraling, aanpak van de openbare ruimte en maatschappelijke voorzieningen. Om de financiële haalbaarheid te bepalen, is het advies om de kwalitatieve gegevens met betrekking tot de baten die de oplossingsrichting met zich mee brengt te kwantificeren in een MKBA-analyse (Maatschappelijke Kosten en Baten analyse). Dit rapport geeft al de benodigde input maar het verder uitwerken van de baten door middel van deze analyse maakt inzichtelijk wat deze ingrepen kosten, wat dit oplevert en hoe dit tegen elkaar opweegt.

Naast de investering die gedaan moet worden om de ontwikkelingen te realiseren, komt er ook onderhoud bij kijken. Het onderhouden van de groenvoorziening, het stadspark over het spoortalud, is hier een voorbeeld van. Het openbaar groen moet in eigendom van de gemeente Nijmegen komen om zo sturing te geven aan de groene structuur. Er moet verder onderzocht worden welke vormen van onderhoud kunnen worden gedaan en wie deze taken op zich neemt.

Een voorbeeld van een initiatief voor toezicht van een groenvoorziening in de wijk Wolfskuil kwam al naar voren in het interview met Leo Woudstra. Leo Woudstra heeft een

vereniging opgericht genaamd “de vrienden van het Florapark”. Dit initiatief wordt geleid door bewoners uit de directe omgeving, waar zij toezicht houden op het Florapark. Een dergelijk initiatief kan helpen om de ontwikkelingen haalbaar te maken. Wel zijn bewoners alleen bereid deze initiatieven te nemen als ze zich ook verbonden voelen met het gebied.

Naast de initiatieven van de bewoners kan er een vorm van crowdfunding worden opgericht, het financieren van de groenvoorziening door geld in te zamelen en daarvoor in de plaats bijvoorbeeld vingerafdrukken te verwerken in elementen van het spoortalud.

Technische haalbaarheid

Er moet nader onderzoek gedaan worden naar de technische uitwerking en de mogelijkheden van het realiseren van een K+R, de tribune en de woningen in het spoortalud.

Programmatische haalbaarheid

Leidend voor de programmatische haalbaarheid is de uitkomst van de technische haalbaarheid. De K+R, fietsenstalling, de fietsroute langs het spoor en de parkeervoorziening is afhankelijk van de technische uitvoerbaarheid van de infrastructuur.

Een volwaardige entree moet door de gemeente Nijmegen afgestemd worden met de NS en ProRail. Dit zijn de stakeholders die ervaring hebben in het realiseren van entrees.

Een groenvoorziening als stadspark over het spoortalud is naar verwachting programmatisch haalbaar omdat er voldoende ruimte vrij is voor deze ontwikkeling. Daarnaast biedt het groen de oplossing voor veel problematiek, waaronder de ontevredenheid van de bewoners over de groenvoorzieningen.

De verwachting is dat de woningen in het spoortalud aantrekkelijk en gewild zijn. Dit is gebaseerd op de aantrekkingskracht die de wijk Biezen op dit moment al heeft

door de ontwikkelingen aan het Waalfront, daarnaast worden de ontwikkeling doorgetrokken langs het spoor wat voor een verbinding zorgt.

Om te kijken welke maatschappelijke voorzieningen er mogelijk zijn in het gebied kan er gekeken worden naar de initiatieven die binnen komen bij de gemeente waar gezocht wordt naar mogelijke locaties. Het kan namelijk zo zijn dat sommige initiatiefnemers nooit hebben gedacht aan de locatie aan de westzijde van het station maar dit wel een passende locatie is voor hun initiatief. Aanbevolen om verder te onderzoeken naar welke ontwikkelingen en welke belanghebbenden in aanmerking komen tot het realiseren van bepaalde initiatieven of ontwikkelingen.

Vervolgstappen

Dit rapport geeft handvatten die kunnen leiden tot verdere planvorming. Om tot verdere planvorming te komen en de aanbevelingen mee te nemen wordt het volgende proces aanbevolen. Deze stappen brengt het plan verder naar realisatie.

Op korte termijn

Voor de korte termijn is er met dit onderzoek een opzet van de wenselijke programmatische invulling voor de westzijde van het station. Om daadwerkelijk te kijken of dit de wenselijke invulling is van het programma moet er door de gemeente Nijmegen een verdere uitwerking worden gedaan.

- Een stedenbouwkundig plan: tijdens het onderzoek is er gekeken naar de haalbaarheid en inpasbaarheid van het programma in het gebied. Om te kijken hoe dit programma verder fysiek uitgewerkt kan worden, is er een goed en sterk stedenbouwkundig plan nodig. Door dit op korte termijn uit te voeren, wordt duidelijk welke elementen uit de oplossingsrichting een prominente rol gaan spelen en belangrijk zijn voor de uitstraling van het gebied.

- Een landschapsontwerp: het programma beschrijft een stadspark over het spoortalud en de verschillende lagen met

hun eigen beleving. Er kan gekeken worden hoe dit vorm gaat krijgen, wat gebeurt en wat voor een invloed dit heeft op de natuur, het landschap en de omgeving.

- Planologische verdieping: ook de verdere concretisering van het programma is noodzakelijk om te weten wat er nodig is en hoe dit past in het fysieke plaatje. Een voorbeeld hiervan is de verdiepingsslag van het programma wonen, namelijk hoeveel huishoudens passen er in het programma, hoeveel m². Maar ook welke juridische stappen neemt dit met zich mee, welke bestemmingsplannen moeten worden aangepast en welke vergunningen moeten worden aangevraagd.

- Concept ontwerp maken: als er een stedenbouwkundig plan is gemaakt, een landschapsontwerp en een planologische verdieping kunnen deze elementen worden samengevoegd tot één concept ontwerp waarin alle elementen zijn meegenomen.

Op lange termijn

Om daadwerkelijk te kijken of het concept ontwerp draagvlak heeft, haalbaar is en steeds dichterbij richting uitvoering gaat, moet er gekeken worden in hoeverre dit plan toekomstbestendig is.

- MKBA: de kwalitatieve gegevens volgen uit dit onderzoek, het gaat hier over welke baten het uitvoeren van de oplossingsrichting met zich mee brengt voor het stationsgebied en het woongebied. Om te kijken of dit ook financieel haalbaar is en de plannen meer vorm beginnen te krijgen, is het handig aan deze kwalitatieve gegevens ook kwantitatieve gegevens te hangen.

- Bewoners betrekken: na het concept ontwerp is er meer duidelijk over hoe de ontwikkelingen in de toekomst vorm kan gaan krijgen, pas op dit moment hebben bewoners een beter beeld bij wat er allemaal gaat gebeuren en hoe dit vorm kan gaan krijgen. Het is dan ook belangrijk om bewoners bij het concept ontwerp de mogelijkheid te geven te reageren, zij vormen het draagvlak en aanpassingen in het ontwerp zijn in deze fasen nog mogelijk.

Alle vervolgstappen zetten de achterkant van station Nijmegen in beweging, elke stap is een stap dichterbij realisatie.

Bronnenlijst

Afbeeldingen, figuren en tabellen zonder bronvermelding bevatten eigen bronnen. Bijlage 8 geeft een overzicht van de geraadpleegde personen die betrokken zijn geweest bij dit onderzoek.

123 RF³. (z.d.). *Stockfoto - een zwarte duim vingerafdruk in het wit terug* [Afbeelding]. Gedownload op 24 mei 2016, van <http://nl.123rf.com/stock-photo/fingerprint.html?mediapopup=10914295>

All-free-download.com¹. (z.d.). *Free vector, Creative colorful tree design elements vector* [Afbeelding]. Gedownload op 24 mei 2016, van <http://all-free-download.com/free-vector/colorful-tree-vector-illustration.html>

ArcGis. (2016). *Basiskaart topografisch* [Afbeelding]. Gedownload op 1 april 2016, van <https://www.arcgis.com/home/webmap/viewer.html>

Bureau Spoorbouwmeester. (z.d.). *Het Stationsconcept, visie en toepassing*. Gedownload op 21 maart 2016, van http://www.spoorbeeld.nl/sites/default/files/issuu/BSM-20120930-website%20beleid_het%20stationsconcept-DEF.pdf

Bureau Spoorbouwmeester. (z.d.). *Kernwaarden station*. Geraadpleegd op 20 maart 2016, van <http://www.spoorbeeld.nl/beleid/station#node-150>

Buro Lubbers. (2009, december). *Visie op het spoor*. Geraadpleegd op 21 maart, 2016 van http://www.burolubbers.nl/publicaties/000_visie_op_het_spoor.pdf

CBS Statline. (2015, 30 november). *Kerncijfers wijken en buurten 2014*. Geraadpleegd op 1 maart 2016, van <http://statline.cbs.nl/Statweb/publication/?DM=SLNL&PA=82931ned&D1=32-44,49-50,57-58,61,63-64,72-75,89,101-105,111-113&D2=0,3763,3777-3778&HDR=T&STB=G1&VW=T>

De Architect. (2015, 30 juni). *De magie van het station*. Geraadpleegd op 31 maart 2016, van <http://www.dearchitect.nl/>

DXF shop⁹. (z.d.). *Smiley 5* [Afbeelding]. Gedownload op 24 mei 2016, van http://www.dxfshop.nl/product_images/e/919/Smiley-5__25018_zoom.jpg

Encyclo.nl. (z.d.). *Nederlandse encyclopedie*. Geraadpleegd op 10 maart, van <http://www.encyclo.nl/>

Gemeente Nijmegen. (2011, 7 februari). *Verslag 1e bewonersavond*. Nijmegen: gemeente Nijmegen.

Gemeente Deventer. (2011, 8 februari). *Masterplan stationsomgeving Deventer*. Geraadpleegd op 24 maart 2016, van <http://spoorzone.deventer.nl/stationsomgeving>

Gemeente Nijmegen. (2012, juli). *Ontwikkelingsvisie Nijmegen Centraal*. Rapport Gemeente Nijmegen. Nijmegen: Auteur.

Gemeente Nijmegen. (2012, 22 augustus). *Collegevoorstel: Stedenbouwkundige Ontwikkelingsvisie Nijmegen Centraal (vh Spoorzone West) en quick win doortrekken Esplanade*. Registratienummer: 12.0016574. Nijmegen: Auteur.

Gemeente Nijmegen. (2014, januari). *Stads- en Wijkmonitor 2014, deel Wijk*. Geraadpleegd op 29 februari 2016, van http://www2.nijmegen.nl/mmbase/attachments/1605926/Stads_en_Wijkmonitor_2014_deel_Wijk.pdf

Gemeente Nijmegen. (2016, februari). *Stads- en Wijkmonitor 2016, deel Wijk*. Geraadpleegd op 29 februari 2016, van http://nijmegen.buurtmonitor.nl/Jive/report?id=swm_deel_wijk

Gemeente Nijmegen. (2016). *Stadsgetallen: Bevolking*. Geraadpleegd op 29 februari 2016, van http://nijmegen.buurtmonitor.nl/jive/?cat_show=Bevolking

Gemeente Nijmegen. (2016). *Stadsgetallen: Werk en Inkomen*. Geraadpleegd op 1 maart 2016, van http://nijmegen.buurtmonitor.nl/jive/?cat_show=WerkenInkomen

Gemeente Nijmegen. (2016). *Stadsgetallen: Wonen*. Geraadpleegd op 29 februari 2016, van http://nijmegen.buurtmonitor.nl/jive/?cat_show=Woningmarkt

Gemeente Nijmegen. (z.d.). *Historische Atlas: Oude kaarten* [Afbeelding]. Gedownload op 7 maart 2016, van <http://kaart.nijmegen.nl/historie/>

Gemeente Nijmegen. (z.d.). *Nijmegen oudste stad van Nederland*. Geraadpleegd op 17 maart 2016, van http://www2.nijmegen.nl/wonen/oudste_stad

Gemeente Nijmegen. (z.d.). *Wolfskuil*. Geraadpleegd op 26 februari 2016, van <http://www2.nijmegen.nl/wonen/Wijken/nijmegen-oud-west/Wolfskuil/>

Google. (2016). *Google Earth*. Geraadpleegd op 1 april 2016, van <https://www.google.nl/intl/nl/earth/>

Groen boven alles. (z.d.). *Projecten groene daken* [Afbeelding]. Gedownload op 13 mei 2016, van <http://www.groenbovenalles.nl/projecten/groene-daken/groningen-europapark>

Health & Safety Solutions Inc⁸. (2013). *Eye and Hand* [Afbeelding]. Gedownload op 24 mei 2016, van <http://dev.health-solutions.com/wp-content/uploads/2013/06/eye-and-hand.jpg>

Husky Progress⁵. (z.d.). *Commitment* [Afbeelding]. Gedownload op 24 mei 2016, van <http://www.huskyprogress.com/#husky-progress>

Identiteit & Branding. (2006, juni). *Identiteit & Branding, methode voor gebiedsintegere ontwikkeling*. Geraadpleegd op 3 mei 2016, van http://www.identiteitenbranding.nl/pdf/IB_methode_webversie210606.pdf

Inbo. (2008, 15 september). *Nachtegaalplein e.o.* Rapportnummer P06417. Woudenberg: Auteur.

Inspirerend leven.nl.⁴ (2014, 1 september). *Liefdeshoroscoop 2016* [Afbeelding]. Gedownload op 24 mei 2016, van <http://www.inspirerendleven.nl/tag/horoscoop/>

Kadaster. (z.d.). *Topotijdreis: Gemeentekaart Nederland: 1900* [Afbeelding]. Gedownload op 7 maart 2016, van <http://www.topotijdreis.nl/>

Kaymaz, I. (2013). *Urban Landscapes and Identity*. Gedownload op 6 april 2016, van http://cdn.intechopen.com/pdfs/45403/InTech-Urban_landscape_and_identity.pdf

Leerwiki. (z.d.). *Wat betekent Park and Ride*. Geraadpleegd op 7 april 2016, van http://www.leerwiki.nl/Wat_betekent_Park_and_Ride

Liebrechts, M., & Arts, S. (2010, 11 mei). *Duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit*. Geraadpleegd op 21 maart 2016, van <http://www.bestaandewoningbouw.nl/duurzaamheid-en-ruimtelijke-kwaliteit-1/>

Meijers, V. (2014, december). *Wijkbeheerplan Biezen / Waterkwartier: Beheer van de openbare ruimte voor de periode 2015-2018*. Nijmegen: gemeente Nijmegen.

Ministerie van VROM. (2009, september). *Reiswijzer Gebiedsontwikkeling 2009*. Geraadpleegd op 14 maart 2016, van <http://www.rvo.nl/sites/default/files/bijlagen/Reiswijzer%20gebiedsontwikkeling%202009.pdf>

Ministerie van VROM. (2014, februari). *Leefbaarheid van wijken*. Amsterdam: RIGO Research en Advies BV.

Molster stedenbouw. (2012, december). *Voetgangers in de stationsomgeving van Nijmegen*. Arnhem: Molster Stedenbouw.

NPC. (2010, 18 oktober). *Masterplan Station Nijmegen*. Utrecht: NPC.

Openclipart⁶. (2011, 5 januari). *Heart* [Afbeelding]. Gedownload op 24 mei 2016, van https://openclipart.org/image/2400px/svg_to_png/103633/heart-plain.png

Planbureau voor de Leefomgeving. (z.d.). *Leefbaarheid, op het snijvlak van sociaal en fysiek*. Geraadpleegd op 4 april 2016, van http://www.pbl.nl/sites/default/files/cms/publicaties/leefbaarheid_op_het_snijvlak_van_sociaal_en_fysiek-tekst.pdf

ProRail, NS Stations, Gemeente Nijmegen & Provincie Gelderland (2016, januari). *Ontwikkelingskader OV Knooppunt Nijmegen en omgeving*. Rapport Movares. Nijmegen: Movares.

ProRail & studioSK. (2015, juli). *Tussenrapportage Eindbeeld station Nijmegen*. Projectnummer RA 001208. Utrecht: Movares. Barcode architect. (2011, maart). Metterswane – Nijmegen, ontwerpambitie maart 2011. Rapport. Rotterdam: Auteur.

Raamfolie-sticker². (z.d.). *Vlinder omvang* [Afbeelding]. Gedownload op 24 mei 2016, van <http://raamfolie-sticker.nl/vlinder-omvang>

Ruimtelijke Plannen.nl. (2008). *Enschot 2008 1e herz. parkeergarage / 10-KV station*. Geraadpleegd op 23 mei 2016, van http://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0855.BSP2009028-e001/t_NL.IMRO.0855.BSP2009028-e001_6.4.html

Seats2meet. (z.d.). *Je ontmoet elkaar bij seats2meet.com*. Geraadpleegd op 13 mei 2016, van <https://www.seats2meet.com/nl>

Sollicitatieblog.nl¹⁰. (2015, 7 augustus). *Afwisselend en uitdagend werken bij ABN AMRO!* [Afbeelding]. Gedownload op 24 mei 2016, van <https://sollicitatieblog.nl/sollicitatieblog/afwisselend-en-uitdagend-werken-bij-abn-amro>

Speda¹¹. (z.d.). *Kekangan Untuk Berjalan* [Afbeelding]. Gedownload op 24 mei 2016, van <http://sp-speda.blogspot.nl/2013/10/kekangan-untuk-berjalan.html>

Spierings, J. (2013, september). *Wijkbeheerplan Wolfskuil: Beheer van de openbare ruimte voor de periode 2014-2017*. Geraadpleegd op 16 maart 2016, van http://www2.nijmegen.nl/content/118438/wijkbeheerplan_wolfskuil

SteenhuisMeurs. (2012, april). *Station Nijmegen, cultuurhistorisch onderzoek en waardstelling*. Schiedam: SteenhuisMeurs.

Trentelman, S. (2011, 13 januari). *Traditionele planvorming versus gebiedsontwikkeling*. Geraadpleegd op 11 mei 2016, van repository.tudelft.nl/assets/.../S.K.Trentelman_1403044_paper_ned.pdf

Urban management. (2014, 4 november). *Gebiedsontwikkeling in verandering*. Geraadpleegd op 23 maart 2016, van http://www.urbanmanagement.nl/NL/Inspiratie/inspiratie_Het+Nieuwe+Ontwikkelen/Gebiedsontwikkeling+in+verandering/default.aspx

Vector magz⁷. (2013, 12 september). *House Silhouette - Item 3* [Afbeelding]. Gedownload op 24 mei 2016, van <http://vector-magz.com/illustrations/house-silhouette-item-3/>

Veilig verkeer. (z.d.). *Kiss & Ride zones*. Geraadpleegd op 7 april 2016, van <https://vvn.nl/node/5193>

Wolting, B. (2008). *PPS en gebiedsontwikkeling*. Den Haag: SDU uitgevers bv.

Zeeuw, F. de. (2007, 20 juni). *De engel uit het marmer*. Geraadpleegd op 23 maart, 2016 van http://www.bk.tudelft.nl/fileadmin/Faculteit/BK/Over_de_faculteit/Afdelingen/Real_Estate_and_Housing/Organisatie/Leerstoelen/Urban_Area_Development/Organisatie/Medewerkers/Friso_de_Zeeuw/doc/2007/2007_Engel_uit_het_marmer.pdf

Begrippen en afkortingen

Barrière - iets wat een belemmering vormt. (Afgeleid van *Encyclo.nl z.d.*)

Beleving - de manier waarop iets ervaren of de manier waarop je iets interpreteert wordt. (Afgeleid van *Encyclo.nl z.d.*)

Betrokkenheid - meedoen, een band voelen en geïnteresseerd zijn met de samenleving en de omgeving. (Afgeleid van *Encyclo.nl z.d.*)

Gebiedsontwikkeling - grootschalige en ruimtelijke ontwikkelingen in het landelijke en stedelijk gebied. (Wolting, 2008)

Gebruiksfunctie - de functie die aan een ruimte is toegekend en de wijze waarop de ruimte gebruikt kan worden. (Afgeleid van *Encyclo.nl z.d.*)

Herontwikkeling - het opnieuw ontwikkelen van dezelfde locatie. (Afgeleid van *Encyclo.nl z.d.*)

Identiteit van het gebied - het karakter wat een gebied heeft.

Interactie - wisselwerking tussen personen en/of tussen personen en de omgeving. (Afgeleid van *Encyclo.nl z.d.*)

Kiss en Ride - zijn parkeerstroken bedoeld om passagiers van personenauto's af te zetten of op te halen. (Veilig verkeer, z.d.)

Leefbaarheid - de beleving en waardering van de leef- en woonomgeving. (Afgeleid van *Encyclo.nl z.d.*)

Levendig - een gebied die beweeglijk, druk en opgewekt is. (Afgeleid van *Encyclo.nl z.d.*)

Park en Ride - een parkeergelegenheid in de buurt van een goede openbaar vervoer verbinding tussen de parkeerplaats en het centrum van de stad. (Leerwiki, z.d.)

Planvorming - een proces van initiatief tot aan een uitvoerend plandocument met als doel de ontwikkelingen vast te leggen. (Afgeleid van *Trentelman, S. 2011*)

Primaire functie - een functie die belangrijk is en op de eerste plaats komt. (Afgeleid van *Encyclo.nl z.d.*)

Programmatische invulling - de onderverdeling tussen de verschillende functies in een gebied en de omvang van de functies. (Afgeleid van *Encyclo.nl z.d.*)

Ruimtelijke kwaliteit - een waardering aan de ruimte waarin de kwaliteit van gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde samenkomen. (Afgeleid van *Encyclo.nl z.d.*)

Sociale ontwikkeling - de manier waarop iets verandert op het sociale aspect en de wijze waarop verband wordt gehouden met de samenleving. (Afgeleid van *Encyclo.nl z.d.*)

Sociale veiligheid - veilig voelen en bescherming voelen tegen gevaar veroorzaakt door menselijk handelen in de openbare ruimte. (Afgeleid van *Encyclo.nl z.d.*)

Spoortalud - hellend vlak van aarde langs de spoorrails. (Afgeleid van *Encyclo.nl z.d.*)

Verblijfskwaliteit - de kwaliteit die een gebied heeft om een bepaalde tijd op een plek door te brengen.

Volwaardige entree - een entree die voorziet in de voorzieningen die gevraagd worden bij een ontvangst- en reisdomein.

Westelijke entree - een plaats waar je het station in kan gaan aan de westzijde van het station.

Afkortingen

K+R - Kiss and Ride

MKBA-analyse - Maatschappelijke kosten baten analyse

OV-knooppunt - Openbaar Vervoer knooppunt

PHS - Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

P+R - Park and Ride

Bijlagen

Bijlage 1 Stijlen gebiedsontwikkeling

Bijlage 2 Historische analyse station en omgeving

Bijlage 3 Biezen

3.1 Functionele analyse Biezen

3.2 Bevolkingsopbouw Biezen

3.3 Wijkprofiel Biezen

Bijlage 4 Wolfskuil

4.1 Functionele analyse Wolfskuil

4.2 Bevolkingsopbouw Wolfskuil

4.3 Wijkprofiel Wolfskuil

Bijlage 5 Interviews

5.1 Interview Biezen

5.2 Interview Wolfskuil

5.3 Interview gemeente Zutphen

5.4 Interview gemeente Deventer

Bijlage 6 Impressies wijzigingen station en omgeving

Bijlage 7 Vrijkomende gebieden

Bijlage 8 Geraadpleegde personen

An aerial photograph of a city, likely Nijmegen, showing a river (the Waal) flowing through the urban landscape. The city is densely packed with buildings, roads, and green spaces. The title 'Een achterkant in beweging' is overlaid in large, white, outlined letters.

Een achterkant in beweging

In dit afstudeeronderzoek van Willian van Hal wordt de vraag: "Welke programmatische invulling van de westzijde van station Nijmegen is gewenst voor een versterking van de relatie tussen het stationsgebied en het woongebied, nu er een westelijke entree tot het station wordt gemaakt?" beantwoord.

De kracht van dit onderzoek ligt in het koppelen van het stationsgebied en het woongebied, door de gebruikers een aanleiding te geven in de gebieden te verblijven. Alleen door deze kracht te gebruiken zal er een versterking plaatsvinden van de relatie tussen de gebieden door het ontwikkelen van een westelijke entree. Het realiseren van alleen een westelijke entree is niet voldoende.