

Spoorstraat Nijmegen

Stedenbouwkundige toelichting

Context

Het plangebied 'Spoorstraat' ligt tussen de Spoorstraat en fietspad Het Groentje, in Lent, Nijmegen Noord. Het plangebied ligt op een stedelijk knooppunt, waar verschillende infrastructuren bij elkaar komen. Het ligt aan het treinspoor, dat hier op een circa 7m hoge dijk ligt, met het treinstation Lent direct aan de zuidzijde van het plangebied. Rond het plangebied komen enkele belangrijke doorgaande autowegen bij elkaar: de Graaf Alardsingel, de Prins Mauritssingel en de Margaretha van Mechelenweg. De oostzijde van het plangebied grenst direct aan een drukke snelfietsroute die Nijmegen Noord naar het zuiden verbindt met de binnenstad en de campus, en naar het noorden met het dorp Elst. Het fietspad loopt vanaf de noordzijde van het plangebied geleidelijk op om de Graaf Alardweg te kunnen kruisen middels een recent gerealiseerd fiets/voetbrug over de Alardsingel. Het plangebied is daarmee voor alle soorten verkeer uitstekend verbonden en bereikbaar. Van de andere kant zorgt alle infrastructuur ook voor een hoop geluid (met name van spoor en Graaf Alardsingel) en vormt het barrières tussen de verschillende buurten. Het spoor en het fietspad zorgen bovendien voor aanzienlijke hoogteverschillen aan de randen van het plangebied.

De Spoorstraat is nu een onopvallend straatje langs het spoor met enkele woningen en loodsen, dat aan de zuidzijde eindigt bij een fietsenstalling en een trap die rechtstreeks toegang geeft tot de perrons. In het kader van de grootschalige ontwikkeling de Waalsprong is het gebied en de omgeving ingrijpend aan het veranderen, met het direct ten zuiden van de Graaf Alardsingel gelegen Hof van Holland als centrumgebied. Rond station Lent zal een hoogbouwcluster ontstaan met enkele woontorens tot maximaal 60 meter hoog, waar ook het al gerealiseerde Van der Valk hotel aan de andere kant van het spoor deel van uitmaakt.

Visie

In het plangebied is een woningbouwontwikkeling voorzien voor circa 300 studenten en 150 starters of oud-studenten die willen doorstromen naar een zelfstandige woning. De stedenbouwkundige visie voor de ontwikkeling van de Spoorstraat rust op 4 principes.

- Het gebied wordt gezien als schakel tussen het hoogbouwcluster ten zuiden van de Graaf Alardsingel en de kleinschaligere woonbuurt die in de toekomst wordt gebouwd ten noorden van het plangebied.
- De ontwikkeling moet een zekere afscherpende werking hebben van het geluid vanaf het spoor en de Graaf Alardsingel.
- Voor een goede woonkwaliteit is een sterke interne kwaliteit in het gebied nodig, met groene en luwe verblijfsgebieden en een menselijke maat.
- De ontwikkeling reageert op de randen, met voorkanten naar buiten toe en een goede aansluiting op maaiveld aan alle zijden (fietspad, Spoorstraat en aan de zuidzijde).

Structuur en bouwmassa

Dit is vertaald in een ruimtelijke structuur die uitgaat van 4 groene, autovrije hoven. Het niveau van de hoven sluit aan op het niveau van het fietspad, zodat alle hoven direct toegankelijk kunnen worden vanaf het fietspad. Het hoogteverschil wordt opgelost door onder de zuidelijke hoven een parkeergarage te maken en het dak van de garage in te richten als dektuin. Aan de zuidzijde is een

klein pleintje voorzien, met een goede fietsenstalling voor het station en een goede aansluiting op de trappen naar de perrons.

De bebouwing is georiënteerd op zowel de hoven als de omgeving en is niet volledig gesloten, maar maakt doorzichten en verbindingen mogelijk tussen de hoven en de omgeving. Een lange, dichte wand langs het spoor en het fietspad dient te worden voorkomen. Alleen ten behoeve van het verkeerslawaaï is een transparant geluidsscherm tussen de blokken toegestaan, maar dit dient de geleiding van de ontwikkeling in 4 delen niet te verstoren.

De bebouwing kent een oplopende bouwhoogte wat zorgt voor een dynamisch daklandschap van noord naar zuid. Aan de noordzijde sluiten de bouwhoogtes aan op een logische overgang van het Citadel en Koudenhoek-Zuid vanuit daar lopen de bouwhoogtes per blok richting het zuiden. Aan de zuidzijde is een stevig hoogteaccent voorzien in de vorm van een woontoren tot circa 45 meter, waarmee de koppeling met het hoogbouwcluster in Hof van Holland wordt gemaakt.

Ontsluiting

Gezien de doelgroep is de ontsluiting voor fietsers en via het OV misschien wel het belangrijkste. Dat betekent een goede aansluiting op het fietspad, een hoge fietsparkeernorm van 2 fietsen per woning/kamer en veel aandacht voor de bereikbaarheid en de spreiding van fietsenstalling door het gebied, zowel publieke fietsenstallingen in de open lucht als (collectieve) inpandige fietsenbergingen.

De pleinruimte die is voorzien aan de zuidzijde maakt de (secundaire) ingang van het station aantrekkelijker. Mogelijk biedt het plein ook ruimte voor een uitbreiding van de al aanwezige fietsenstalling naast de trap naar het perron.

Het autoverkeer wordt afgewikkeld via de Spoorstraat. Deze wordt geherprofileerd om ruimte te bieden aan bijvoorbeeld parkeren, laden&lossen, pakketdiensten en afvalinzameling. De Spoorstraat blijft een doodlopende straat en eindigt op het plein. De starters hebben een private parkeerplek onder het dek onder de zuidelijke bouwblokken en hoven. De parkeerplaatsen voor de studenten zijn openbare parkeerplekken langs de Spoorstraat.

Groen en waterberging/duurzaamheid

Naast de wettelijke eisen die gesteld worden aan de bebouwing, is duurzaamheid ook op stedenbouwkundig niveau een belangrijk aspect, in de brede zin van het woord. Er is veel aandacht voor fietsen en OV, waarmee het gebruik hiervan wordt gestimuleerd. De hoven kennen een zo groen mogelijke inrichting en bieden door hun afgeschermdde ligging en menselijke maat van de bebouwing een aangenaam verblijfsklimaat. Zo nodigen de hoven uit om naar buiten te gaan en elkaar te ontmoeten. Het belang van aangename en groene hoven is groot, aangezien de (zelfstandige) kamers en starterswoningen niet beschikken over een private buitenruimte.

Naast ruimte voor ontmoeting, sport en spel bieden de (noordelijke, niet op een dek gelegen) hoven ook ruimte voor waterberging, zodat het water kan worden vastgehouden in het gebied. Ook langs de Spoorstraat is mogelijk ruimte voor waterberging.

De beplanting is divers en bestaat uit inheemse bomen, struiken en planten die de biodiversiteit in het gebied vergroten. Bomen langs de Spoorstraat en in de hoven moeten zorgen voor voldoende

schaduw in de openbare ruimte en op de gevels, zodat de binnen- en buitenruimte koel en aangenaam blijven.

Op het bouwplan wordt de Toolbox natuurinclusief ontwikkelen en bouwen toegepast.

Beeldkwaliteit

Er is geen apart beeldkwaliteitsplan voor dit plangebied gemaakt. Voor de beeldkwaliteit van de bebouwing en de inrichting van de openbare ruimte in het plangebied wordt aansluiting gezocht bij het Beeldkwaliteitsplan Hof van Holland (mei 2017). Verder wordt verwezen naar de algemene welstandsnota van de gemeente Nijmegen (Uitwerkingsnota Beeldkwaliteit, januari 2014). Voor de openbare ruimte wordt verder verwezen naar het Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR) van de gemeente Nijmegen.