

Onderwerp

Kader Ruimtelijke Kwaliteit Station Nijmegen en omgeving

Opsteller	Paul Goedknegt/ René Duifhuizen	Behandeldatum	25 november 2020
Programma	Bereikbaarheid Wonen en Stedelijke ontwikkeling	Status	Openbaar
Portefeuillehouder	H. Tiemens en N.P. Vergunst		

Samenvatting

Het Kader Ruimtelijke Kwaliteit Station Nijmegen en omgeving (KRK) vormt het kader voor de borging van integrale ruimtelijke kwaliteit van aanpassingen aan het station en de openbare ruimte in de directe omgeving. In dit document worden de context, de ambities en de eisen aan de ruimtelijke kwaliteit als integraal samenhangend verhaal beschouwd.

Voorstel

1. Het Kader Ruimtelijke Kwaliteit Station Nijmegen en omgeving vast te stellen.

Aanleiding

Dit Kader Ruimtelijke Kwaliteit heeft als doel om tot een integrale en hoogwaardige (beeld)kwaliteit te komen voor station Nijmegen en omgeving op basis van de aanpassingen en opgaven die de komende jaren zullen plaatsvinden. Het KRK biedt richting en randvoorwaarden voor toekomstige opdrachtgevers en ontwerpers m.b.t. de samenhang van structuur, vormgeving, materialisering, kleurstelling, ritmiek en inpassing van installaties van zowel het gebouw als van de buitenruimte. Ook vraagt het KRK om een goede afstemming tussen reizigerservaring en routing.

Het kader vult de functionele kaders voor station Nijmegen aan met ruimtelijke en architectonische kaders aan de hand van ontwerpprincipes en referenties op alle schaalniveaus. Tevens dient dit kader om toekomstige ontwerpers uit te dagen om de cultuurhistorische waarde van het station en de functionele opgaven in samenhang te benaderen. Ook worden ontwerpers uitgedaagd om een verbinding te zoeken tussen de stationsomgeving en het spoor om hiermee het station beter te verankeren in de stad,

Beoogde impact

Dit KRK is uitgangspunt voor alle toekomstige ontwerpogaven in het stationsgebied en daarmee ook het toetsingskader (supervisie) voor het Ruimtelijk Kwaliteitsteam Spoorzone (RKT) van de gemeente Nijmegen en voor de Spoorbouwmeester.

Argumenten

In het programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) werkt ProRail in opdracht van het ministerie van IenW aan maatregelen om tussen 2020-2028 hoogfrequent reizigersvervoer en toekomstvast goederenrouting mogelijk te maken. Voor de corridor Schiphol - Utrecht - Nijmegen (SUN) gaat het daarbij om het invoeren van een dienstregeling met zes Intercity's, vier Sprinters en een ICE. Hiervoor zijn in Nijmegen aanpassingen nodig aan het station en het spooreplacement. ProRail combineert deze opgave met de vraag van de

gemeente Nijmegen om de huidige perrontunnel door te trekken naar de westzijde van het emplacement, en hiermee een tweede volwaardige stationstoegang te maken.

Daarnaast zoekt PHS Nijmegen naar een integrale oplossing om delen van het stationscomplex ingrijpend te wijzigen (perrontunnel met trappen) en delen toe te voegen (doorgetrokken tunnel met westentree, nieuw eilandperron, toegevoegd zijperron, nieuw opstel terrein met dienstgebouw en geluidschermen langs de spoorbaan). Met name de inpassing van deze spoorse elementen in de oorspronkelijke configuratie en architectuur van het station verdient de aandacht.

Ontwikkeling stationsomgeving Nijmegen

Vanaf 2010 heeft gemeente Nijmegen samen met de Rijksoverheid (de toenmalige ministeries van VROM en V&W), NS en ProRail gewerkt aan een Ontwikkelingsvisie (2012) voor de stationsomgeving. In de Ontwikkelingsvisie is, op basis van een aantal deelstudies, een beeld geschetst op welke wijze de stationsomgeving zich kan ontwikkelen.

Inmiddels zijn een aantal deelgebieden uitgewerkt en gerealiseerd, zoals het Poppodium Doornroosje en de Nimbus-woontoren. Voor andere deelplannen liggen er inmiddels uitwerkingen en overeenkomsten. Omdat de focus van de Ontwikkelingsvisie met name lag op de uitwerking van de stationsomgeving en niet zozeer op het stationscomplex, bleek bij de start van PHS Nijmegen in 2015 dat er nog niet voldoende houvast is (ruimtelijk kader) voor het station als ‘overstapmachine’ ingebed in de context van de grotere stationsomgeving. Daarom is in 2016 het Ontwikkelingskader OV Knooppunt Nijmegen en omgeving opgesteld. Dit Ontwikkelingskader richt zich op de lange termijn met oplossingsrichtingen vanuit de noodzakelijke functionaliteit en kwaliteit.

Aansluitend zijn deze studies in 2017 verder uitgewerkt in een Ruimtelijk Raamwerk Stationsgebied Nijmegen, waarbij zowel de stads- als de westzijde nader onderzocht zijn. Uiteindelijk is voor de westzijde het plan een slag dieper uitgewerkt (in 2017 door Royal Haskoning DHV en in 2019 door Arcadis als onderdeel van de integrale variantenstudie voor PHS Nijmegen / westentree). Dit betreft de functionele uitwerking van de plannen.

Kanttaken

Dit KRK beschrijft globaal de gewenste ruimtelijke uitgangspunten voor de verdiepte fietsroute en fietsenstalling aan de oostzijde van het station (blz. 73, paragraaf 5.3.7). De verdiepte fietsroute wordt in dit document de ‘fietsvallei’ genoemd. In verband met de complexiteit van deze opgave zal nader ontwerpend onderzoek nodig zijn om de kaders en aanbevelingen voor deze ontwikkeling aan te scherpen. Het voorstel voor deze fietsvallei is ontwikkeld naar aanleiding van de behoefte aan ontvlechting van verkeersstromen. De ruimtelijke inpassing van de fietsvallei roept nog veel vragen op die nader onderzocht zullen gaan worden. Hierom wordt deze paragraaf in dit document aangeduid als ‘in ontwikkeling’ en zal op een gegeven moment worden geactualiseerd.

Financiën

ProRail trad op als opdrachtgever namens de gemeente Nijmegen, de provincie Gelderland, NS Stations en Bureau Spoorbouwmeester.

De vaststelling van het KRK heeft geen financiële consequenties.

Raadsvoorstel

Vervolg

Na vaststelling door de raad wordt het KRK een beleids- en toetsingskader voor de Commissie Beeldkwaliteit en het Ruimtelijk Kwaliteitsteam Spoorzone in het bijzonder. De paragraaf over de 'Fietsvallei' wordt in een later stadium aangevuld.

Bijlage

Kader Ruimtelijke Kwaliteit Station Nijmegen en omgeving, juni 2020