

Kader Ruimtelijke Kwaliteit
Station Nijmegen en omgeving

Juni 2020



Beelden van het station Nijmegen omstreeks 1954

Inhoudsopgave

01	Inleiding	5
02	Doelstelling en opgave	7
03	Analyse van de bestaande situatie	11
	3.1 Stationsgebied	17
	3.2 Stationsgebouw	21
04	Overkoepelende kaders KRK	25
	4.1 Algemene uitgangspunten	25
	4.2 Duurzaamheid en circulariteit	29
	4.3 Continuïteit van de bestrating	33
05	Het Kader Ruimtelijke Kwaliteit	35
	5.1 Aankomst in Nijmegen	
	5.1.1 Historische perronkappen	41
	5.1.2 Nieuwe perronkap PHS	43
	5.1.3 Perrons en wachthuisjes	45
	5.1.4 Perronopgangen en perrontunnel	47
	5.1.5 Perronplein	51
	5.2 Westzijde	
	5.2.1 Stationsentree	53
	5.2.2 Fietsenstalling	55
	5.2.3 Stadsbalkon	57
	5.3 Oostzijde	
	5.3.1 Petersgevel	59
	5.3.2 Stationshal	61
	5.3.3 Van Ravesteyngevel	65
	5.3.4 Secundaire entree aan de zuidzijde	69
	5.3.5 Stationsplein en routing binnenstad	71
	5.3.6 Busvoorzieningen	73
	5.3.7 Fietsroute en fietsenstalling	75
06	Nawoord	77



Station Nijmegen ontworpen door H.C. Peters (omstreeks 1910)



Station Nijmegen ontworpen door S. Van Ravesteyn (omstreeks 1960)



Aanbouw stationshal (omstreeks 1975)



Huidige situatie

01 Inleiding

Dit document beschrijft het Kader Ruimtelijke Kwaliteit (KRK) voor het stationsgebied Nijmegen. ProRail treedt op als opdrachtgever namens de gemeente Nijmegen, de provincie Gelderland, NS Stations en Bureau Spoorbouwmeester. Het 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.

ProRail heeft belang bij deze rol vanwege het project PHS Nijmegen (Programma Hoogfrequent Spoorvervoer). Voor Nijmegen betekent het project PHS o.a. de aanleg van een extra eilandperron, aanleg opstel terrein, nieuwe perrontunnel en een nieuwe toegang aan de westzijde.

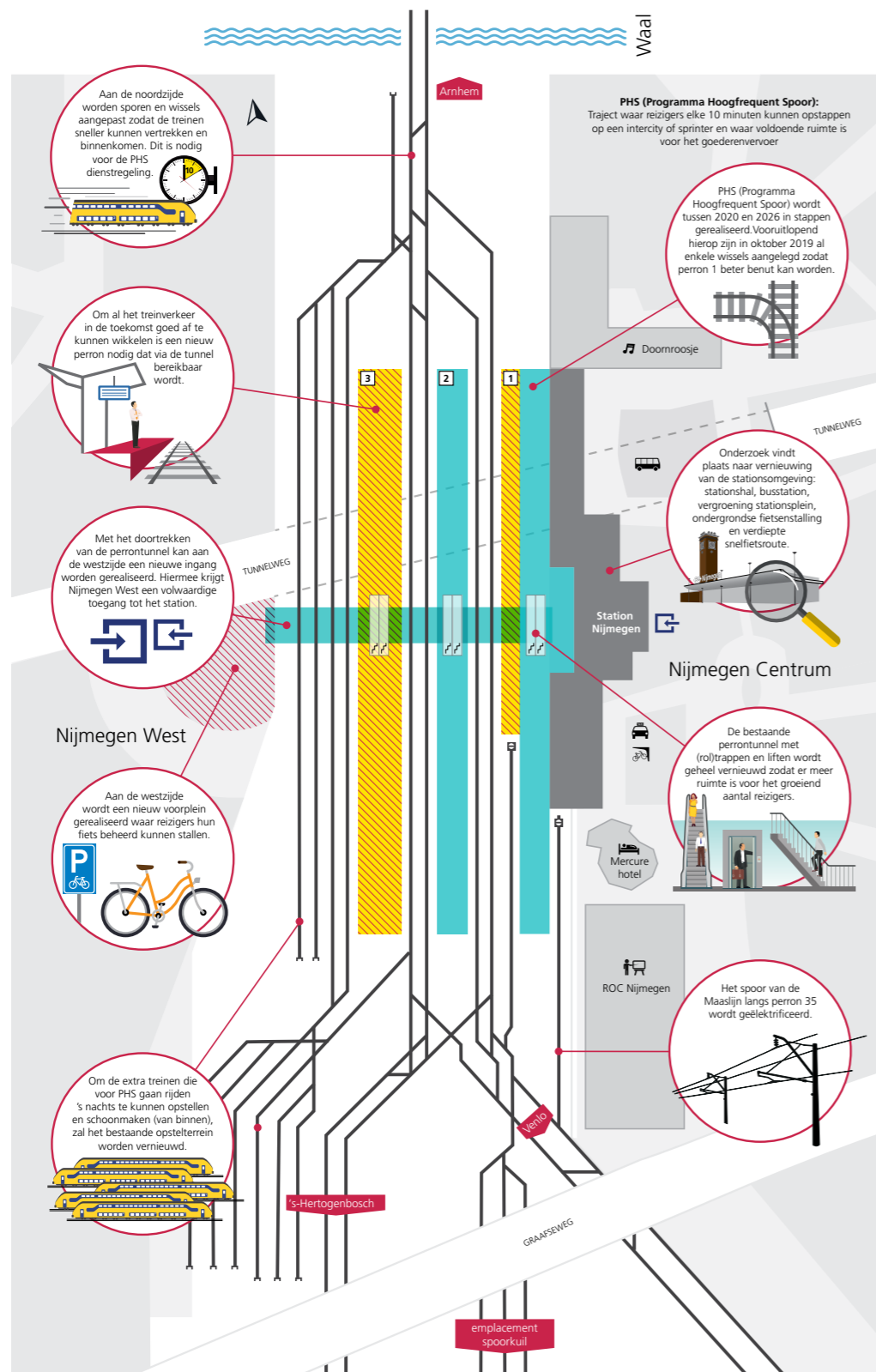
Naast de toenemende drukte op het spoor, is ook het stationsgebied een plek die door steeds meer mensen gebruikt wordt. Er zijn verschillende ontwikkelingen zowel aan de oost- als aan de westzijde van station Nijmegen aanstaande. De eenzijdige oriëntatie en de barrièrewerking van het spoor zal met de realisatie van een volwaardige westelijke stationsentree verbeteren. De westzijde zal transformeren in een volwaardige stationsomgeving.

Het stationsgebouw Nijmegen is een Collectiestation, één van de 50 stations die een representatief beeld geeft van de stations in Nederland. Na de verwoesting van het eind negentiende eeuwse stationsgebouw in 1944, werd in 1954 een nieuw stationsgebouw gerealiseerd naar ontwerp van Sybold Van Ravesteyn. De opgave bestond er in feite uit de restanten van het oude station, ontworpen door H.C. Peters, aan te vullen, opnieuw aan elkaar te smeden en van een nieuwe voorgevel te voorzien. De monumentale perronoverkappingen en het perronplein zijn wel bewaard gebleven. Door de jaren heen zijn er diverse functionele aanpassingen aan het station en stationsplein gedaan, waardoor een

deel van de oorspronkelijke architectonische kwaliteit is aangetaast. Het onderzoek en de aanbevelingen voor het station staan beschreven in de Cultuurhistorische Waardestelling (2012), opgesteld door SteenhuisMeurs. Dit Kader Ruimtelijke Kwaliteit bouwt voort op de cultuurhistorische waardestelling maar neemt tevens de functionele eisen, die aan een toekomstbestendig station worden gesteld, mee in het kader van afwegingen. Op hoofdlijnen beschrijft dit KRK per deelopgave hoe hier mee moet worden omgegaan.

Dit document is als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 2 worden de opgave en doelstelling van dit KRK beschreven. In hoofdstuk 3 is een analyse van de huidige situatie opgenomen. Na deze analyse worden er in hoofdstuk 4 een aantal algemene uitgangspunten beschreven, waar alle deelopgaven aan moeten voldoen. De uitgangspunten en randvoorwaarden die aan de vormgeving en ruimtelijke kwaliteit gesteld worden zijn in dit document zo concreet mogelijk, per onderdeel, beschreven in hoofdstuk 5.

Dit KRK beschrijft globaal de gewenste ruimtelijke uitgangspunten voor de verdiepte fietsroute en fietsenstalling aan de oostzijde van het station (blz. 75, 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 dit deel op een gegeven moment worden geactualiseerd.



Implicaties PHS



Waardestelling Station Nijmegen



OV toekomstbeeld 2040: metronetwerk op stedening en innovaties in regio

02 Doelstelling en opgave

Doelstelling

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.

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.

Opgave

Het Kader Ruimtelijke Kwaliteit komt voort uit een aantal deelopgaven die in samenhang moeten worden gezien.

PHS

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 spooremlacement. 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 stationsentree 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.

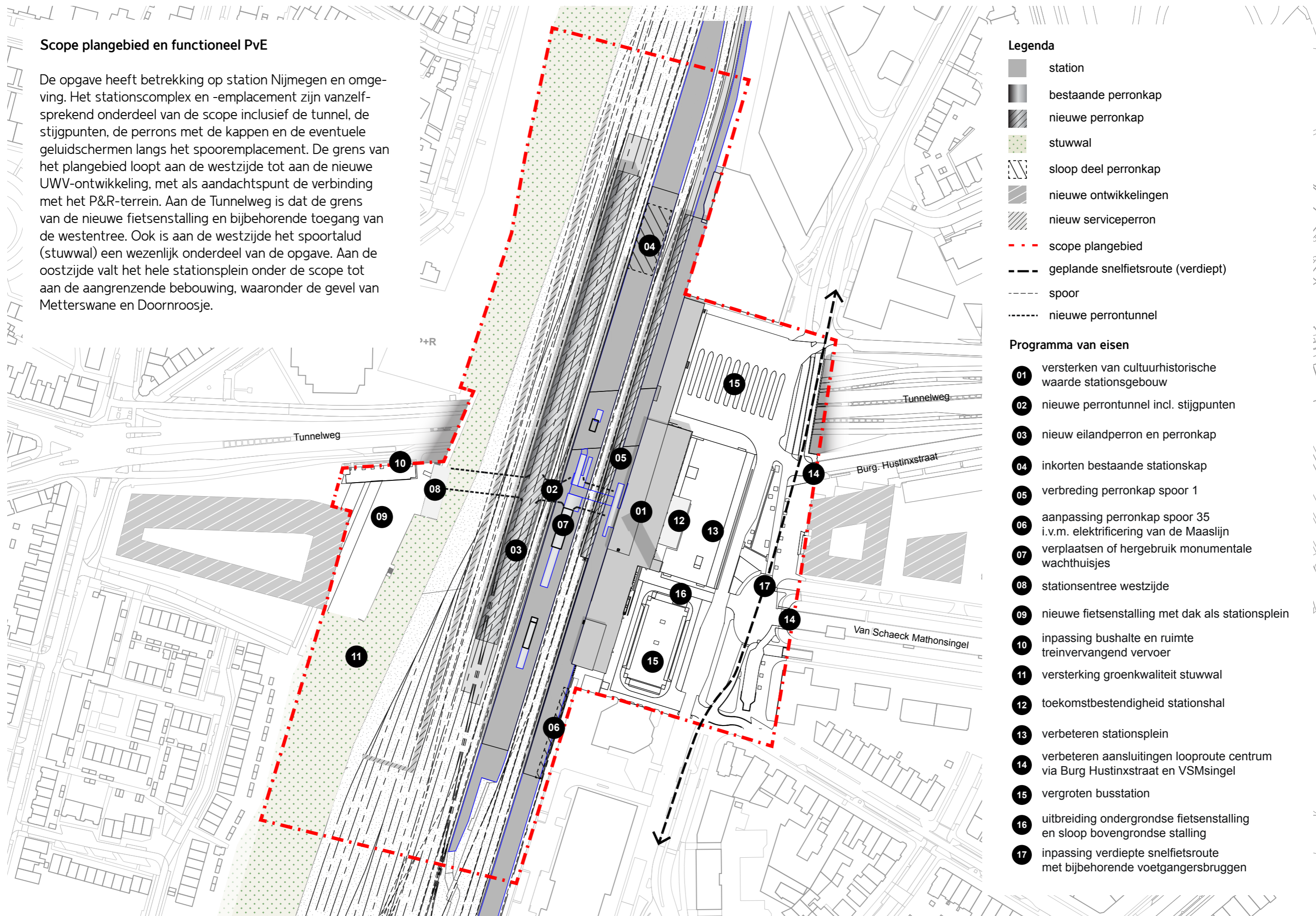
Ontwikkeling stationsomgeving Nijmegen

Vanaf 2010 heeft gemeente Nijmegen samen met de Rijksoverheid (de toenmalige ministeries van VROM en V&W), NS en ProRail gewerkt aan een Ontwikkelingsvisie 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 Nimbuswoontoren. 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 stationsomge-

Scope plangebied en functioneel PvE

De opgave heeft betrekking op station Nijmegen en omgeving. Het stationscomplex en -emplacement zijn vanzelfsprekend onderdeel van de scope inclusief de tunnel, de stijgpunten, de perrons met de kappen en de eventuele geluidschermen langs het spooreplacement. De grens van het plangebied loopt aan de westzijde tot aan de nieuwe UWV-ontwikkeling, met als aandachtspunt de verbinding met het P&R-terrein. Aan de Tunnelweg is dat de grens van de nieuwe fietsenstalling en bijbehorende toegang van de westentree. Ook is aan de westzijde het spoortalud (stuwwal) een wezenlijk onderdeel van de opgave. Aan de oostzijde valt het hele stationsplein onder de scope tot aan de aangrenzende bebouwing, waaronder de gevel van Metterswane en Doornroosje.



Legenda

- station
- bestaande perronkap
- nieuwe perronkap
- stuwwal
- sloop deel perronkap
- nieuwe ontwikkelingen
- nieuw serviceperron
- scope plangebied
- geplande snelfietsroute (verdiept)
- spoor
- nieuwe perrontunnel

Programma van eisen

- 01 versterken van cultuurhistorische waarde stationsgebouw
- 02 nieuwe perrontunnel incl. stijgpunten
- 03 nieuw eilandperron en perronkap
- 04 inkorten bestaande stationskap
- 05 verbreding perronkap spoor 1
- 06 aanpassing perronkap spoor 35 i.v.m. elektrificering van de Maaslijn
- 07 verplaatsen of hergebruik monumentale wachthuisjes
- 08 stationsentree westzijde
- 09 nieuwe fietsenstalling met dak als stationsplein
- 10 inpassing bushalte en ruimte treinvervangend vervoer
- 11 versterking groenwaliteit stuwwal
- 12 toekomstbestendigheid stationshal
- 13 verbeteren stationsplein
- 14 verbeteren aansluitingen looproute centrum via Burg Hustinxstraat en VSMsingel
- 15 vergroten busstation
- 16 uitbreiding ondergrondse fietsenstalling en sloop bovengrondse stalling
- 17 inpassing verdiepte snelfietsroute met bijbehorende voetgangersbruggen

ving. 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.

Dit document vat samen en bouwt voort op bovenstaande studies, maar sluit ook aan op het OV Toekomstbeeld 2040. Nijmegen is daarin ook een van de knooppunten die toekomstige reizigersgroei zal moeten opvangen. Verder is het Spoorbeeld (het ontwerp- en vormgevingsbeleid van de spoorsector) leidend als het gaat om de algemene, dragende visies, kaders en vormgevingsprincipes die betrekking hebben op de beleving van en omgang met het spoor.

Naast de ruimtelijke samenhang gaat dit KRK vooral in op de borging van de integrale ruimtelijk kwaliteit. Aandacht hiervoor is belangrijk want:

- Het stationsgebouw behoort tot de zgn. Collectiestations van de Spoorsector en kent verschillende bouwdelen (van de architecten H.C. Peters en S. van Ravesteyn) met op veel plekken een hoge architectuurhistorische waarde. Aanpassingen of toevoegingen aan het station zullen waar mogelijk de cultuurhistorische waarde moeten respecteren en versterken;
- Station Nijmegen krijgt een nieuwe en volwaardige westelijke stationsentree met bijbehorende voorzieningen als fietsenstalling (3000 plekken), bushalte en K&R. Deze entree veran-

dert de bereikbaarheid van het station vanuit de omgeving en zal ingebed moeten worden in de landschappelijke context van de stuwwalflank. Daarnaast zal afstemming plaats moeten vinden tussen de nieuwe entree en de naastgelegen ontwikkeling (voormalige UWV locatie);

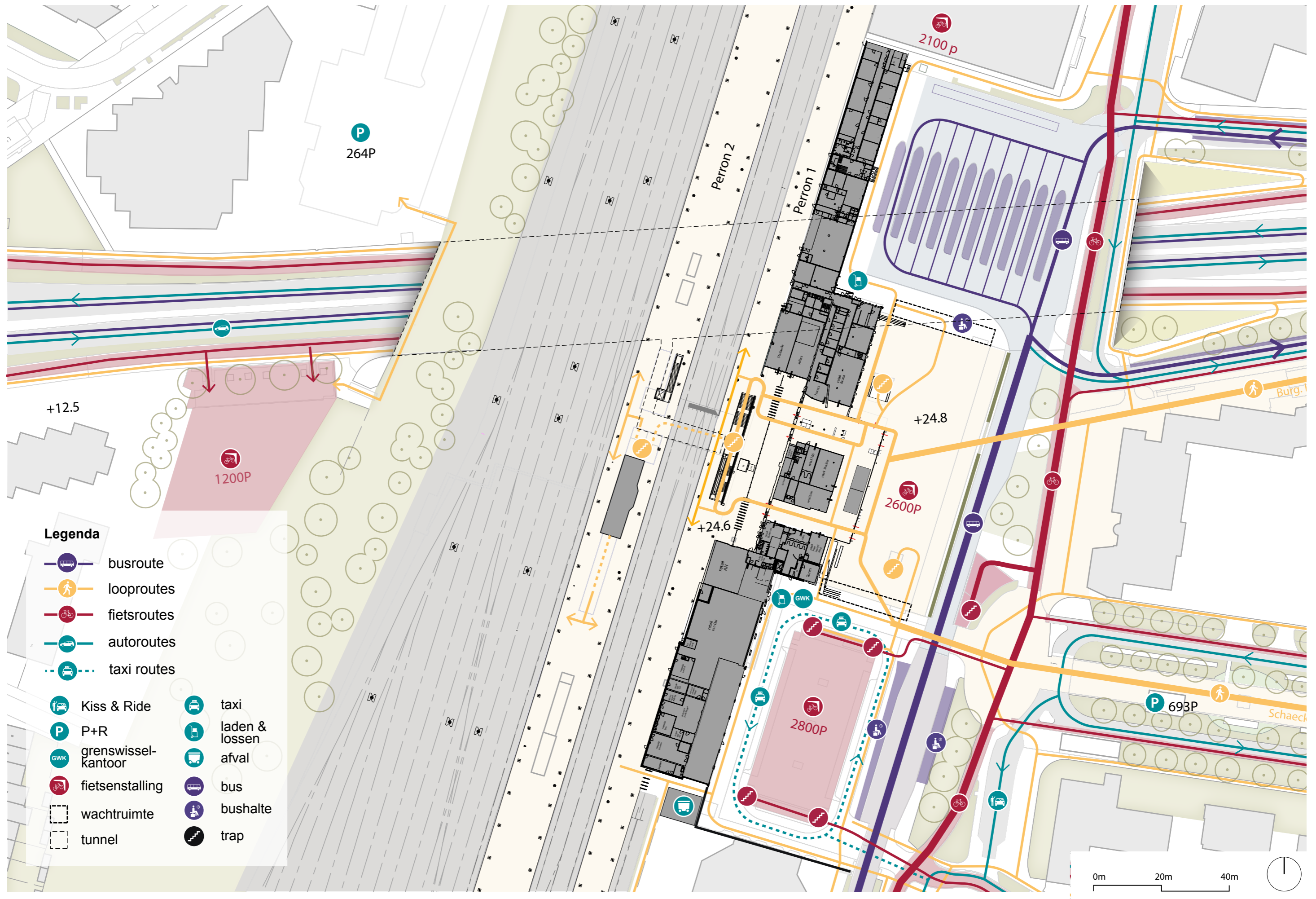
- Voor de centrumzijde (oostzijde) ligt er de opgave om het bestaande stationsgebouw en het stationsplein beter te verbinden met het centrum van de stad en deze zijde te transformeren tot een overzichtelijk en uitnodigend visitekaartje voor Nijmegen;
- Er is vanuit de gemeente de opgave gesteld om de bestaande snelfietsroute langs de oostzijde van het station, op een aangename manier verdiept in te passen, met aandacht voor de ruimtelijke kwaliteit en aansluiting op aangrenzende routes;
- Tevens wil de gemeente en ProRail de bestaande ondergrondse fietsenstalling vervangen voor een nieuwe ondergrondse stalling met 7000 plaatsen;
- Het doel van de provincie Gelderland (als opdrachtgever voor het regionaal vervoer) is om de busvoorzieningen een integraal onderdeel te laten zijn van het station met een optimale kwaliteit en inrichting van de OV-knoop. De bestaande busperrons aan de noordoostzijde zullen worden uitgebreid i.v.m. het vergoten van de capaciteit. Hierbij is tevens de wens voor een comfortabele wachtruimte, omdat de huidigeabri hieraan niet voldoet;
- Aan de zuidoostzijde (Mercure-zijde) zal ruimte moeten worden gemaakt om buslijn 10 (richting Campus Heyendaal met Radboud universiteit en UMC Radboud) op een goede manier in te passen met bijbehorende voorzieningen. Doel hiervan is het aantal busbewegingen voor het station langs te beperken;
- De verschillende opgaven zullen goed moeten worden afgestemd met essentiële stationsvoorzieningen, zoals K&R, taxi's, opstelruimte voor vervangend treinvervoer, expeditie etc.



De huidige situatie met perrons en perronkappen



De huidige stationstunnel



Analyse van de loop- en vervoersstromen in de huidige situatie

03 Analyse van de bestaande situatie

Station Nijmegen kent een zeer boeiende ontstaansgeschiedenis die nauw verbonden is met de historie van de stadsontwikkeling van Nijmegen in de afgelopen anderhalve eeuw. De architectuur van het station en de stedenbouwkundige ruimten van de stad eromheen, waren altijd zeer nauw verweven. De perronpleingevel naar ontwerp van H.C. Peters en de stationspleingevel ontworpen de S. van Ravesteyn zijn daarvan de belangrijkste overgebleven voorbeelden.

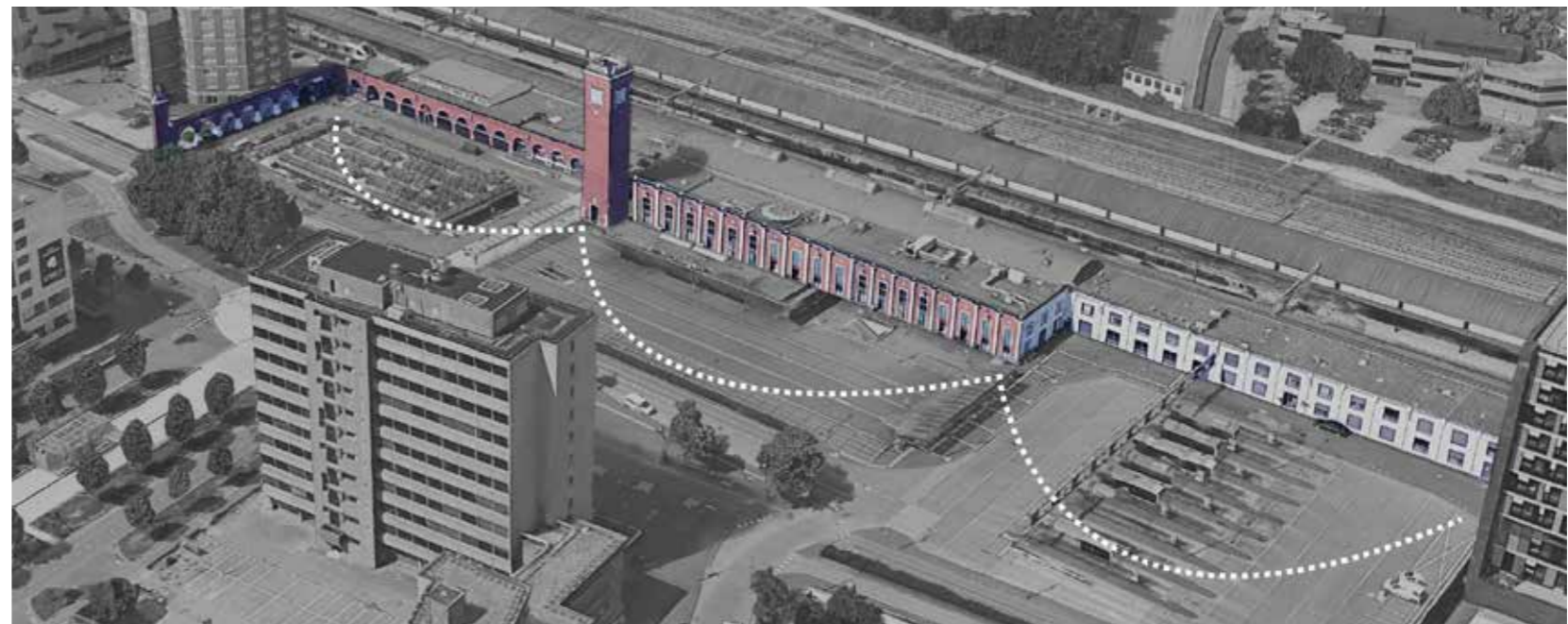
Van Ravesteyn ontwierp aan de oostzijde een langgerekt gebouw aan een zeer breed plein met verschillende ruimten. Op het plein kwamen vanaf het begin van de aanleg alle verkeersstromen bij elkaar, maar in de loop der tijd is het ontwerp van het stationsplein een aantal malen opnieuw ontworpen. De gevel van het stationsgebouw is ontworpen in een ritmische baksteenarchitectuur met een kenmerkend gemetselde toren: de 'campanile'. De gevel is als een decor tegen de oude gebouwrestanten aangezet en geeft ruimtelijke structuur aan het stationsplein. De ritmische geledingen van de gevelwanden met de kalkstenen pilasters en raamomlijstingen zijn geïnspireerd op Florentijnse architectuur. Achter dit decor bevindt zich de wereld van H.C. Peters. De gelaagdheid en de subtiele aansluitingen van de architectuur van Peters en Van Ravesteyn zijn kenmerkend voor dit station.

Het huidige stationsplein wordt nog steeds ingekaderd en omarmt door de stationspleingevel, die loopt vanaf het Mercure hotel tot aan Doornroosje. Het plein heeft drie delen: zuid, midden, noord. Het zuidelijk plein ligt tussen het Mercure Hotel en de stationstoren. Het middenplein bevindt zich tussen de stationstoren en de wachtruimte voor de busreizigers. Sinds de jaren '70 zijn er een aantal ingrepen en aanpassingen gedaan in zowel het stationsgebouw als in de openbare ruimte die niet meer voldoen.

De huidige positionering van het stationsgebouw kenmerkt zich door een oostelijke oriëntatie op het stadscentrum. Het stationsgebouw ligt tussen twee belangrijke stedenbouwkundige structuren in. De eerste is de monumentale Van Schaeck Mathonsingel, die uitkomt op het Keizer Karelplein om vervolgens verder te gaan in de Oranjesingel. De tweede structuur is Tunnelweg, parallel aan de Burg. Hustinxstraat, die aan de oostzijde op het Quackplein uitkomt en aan de westzijde doorloopt naar o.a. de Marialaan.

Met de nieuwe toegang aan de westzijde zal het station een veel centralere positie in de stad innemen en zal de beleving van het station letterlijk veelzijdiger worden. Hier ontstaat een kans om de stuwwal, een unieke landschappelijke structuur die langs het gehele spoor loopt, verder te versterken en te integreren in het stationsgebied.

Op de volgende pagina's zal per type gebruiker een beknopte beschrijving worden gegeven van de bestaande situatie aangevuld met locatiefoto's. Hierna zal dieper worden ingegaan op de analyse van het gebouw.



Ruimtelijke opdeling van het stationsplein



De huidige luifel en stationshal hebben geen relatie met de gevel van Van Ravesteyn



Huidige barrière tussen het centrale stationsplein en de busbaan



In de openingen van de Van Ravesteyn-gevel zijn afwijkende vormen van winkeluitingen opgenomen



Houten constructie tegen de gevel waardoor de boogvormen niet goed zichtbaar meer zijn



Kruising van fietspad en busroute naar Burg. Hustinxstraat



Fietsenstalling aan de westzijde van het station met aan de rechterkant de stuwwal



Zuidelijk stationsplein met fietsenstalling, waardoor de gevel van stationsgevel nauwelijks zichtbaar is



Het huidige busstation gezien vanuit het noorden



Nieuwe stationshal doorbreekt in huidige situatie de Van Ravesteyngevel



Stationstoegang vanuit de Tunnelweg



Laad- en losplaats vormt een obstakel voor voetgangersstromen tussen Doornroosje en station



Patchwork van verschillende vloermaterialen in het station



Monumentale wachtruimte op perroneiland is momenteel niet voor publiek toegankelijk



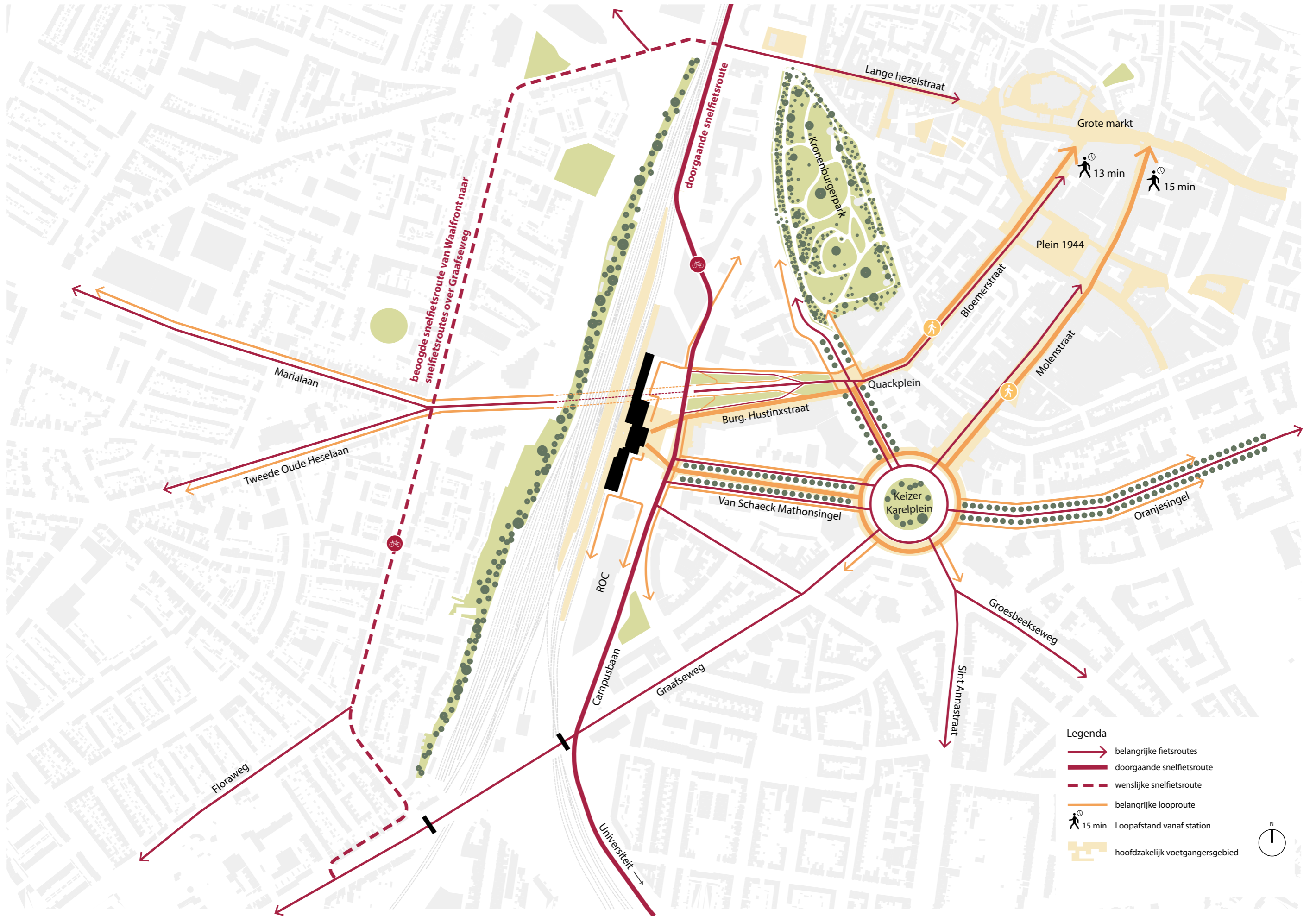
Busbaan met aan beide zijden bushaltes



Looproute van stationsplein naar de Burg. Hustinxstraat



Afvalcontainer bij de secundaire entree aan de zuidzijde



Analyse van de belangrijkste wandel- en fietsverbindingen i.r.t. stationsgebied Nijmegen

3.1 Stationsgebied

Voetgangers

Voetgangers lopen nu hoofdzakelijk vanuit de stationshal naar het stadscentrum via de Van Schaek Mathonsingel of de Burgemeester Hustinxstraat. Er zijn nu twee oversteekmomenten die zowel de busbaan als het drukke noord-zuid fietspad kruisen. De ene oversteekplaats bevindt zich in het verlengde van de Van Schaek Mathonsingel, komt uit naast het verhoogde plein en wordt benadrukt door de gele kleur van de bestrating. De andere oversteekplaats loopt in het verlengde van de Burg. Hustinxstraat op het stationsplein. Daarnaast zijn er voetgangers die de route lopen tussen de stationshal en de fietsenkelder van Doornroosje langs de noordoostgevel. Tussen de stationshal en de busperrons is er een openbare trap die leidt naar het trottoir van de Tunnelweg (in de tunnel). Daarnaast is er nu een directe verbinding tussen de Tunnelweg en de huidige perrontunnel. Deze toegang wordt gebruikt door voetgangers vanuit de westzijde of die hun fiets aan de westzijde parkeren en via de Tunnelweg naar de perrontunnel lopen.

Aan de zuidzijde van het stationsplein maken veel scholierengebruik van een smal wandelpad tussen het station en het ROC naast spoor 35. Hier bevindt zich tevens de secundaire entree van het station. Dit is nu een smalle doorgang, ingeklemd tussen een afvalcontainer en een kleine kapperszaak.

Fietsers

Langs het stationsplein loopt een van de drukste snelfietsroutes van Gelderland. Deze route verbindt onder ander de onderwijs-campus met de Snelbinder-brug over de Waal. Fietsers die in de ondergrondse stalling (2600 pl.) onder het stationsplein moeten zijn, doen dit via de entree aan het einde van de Van Schaek Mathonsingel. Daarnaast is er dubbeldekse fietsenstalling (2800 pl.) aan de zuidoostzijde. Er wordt veel gebruik gemaakt de fietsenkelder onder Doornroosje. Ook aan de westzijde van het station is er een fietsenstalling op maaiveld voor 1200 fietsen gesitueerd.

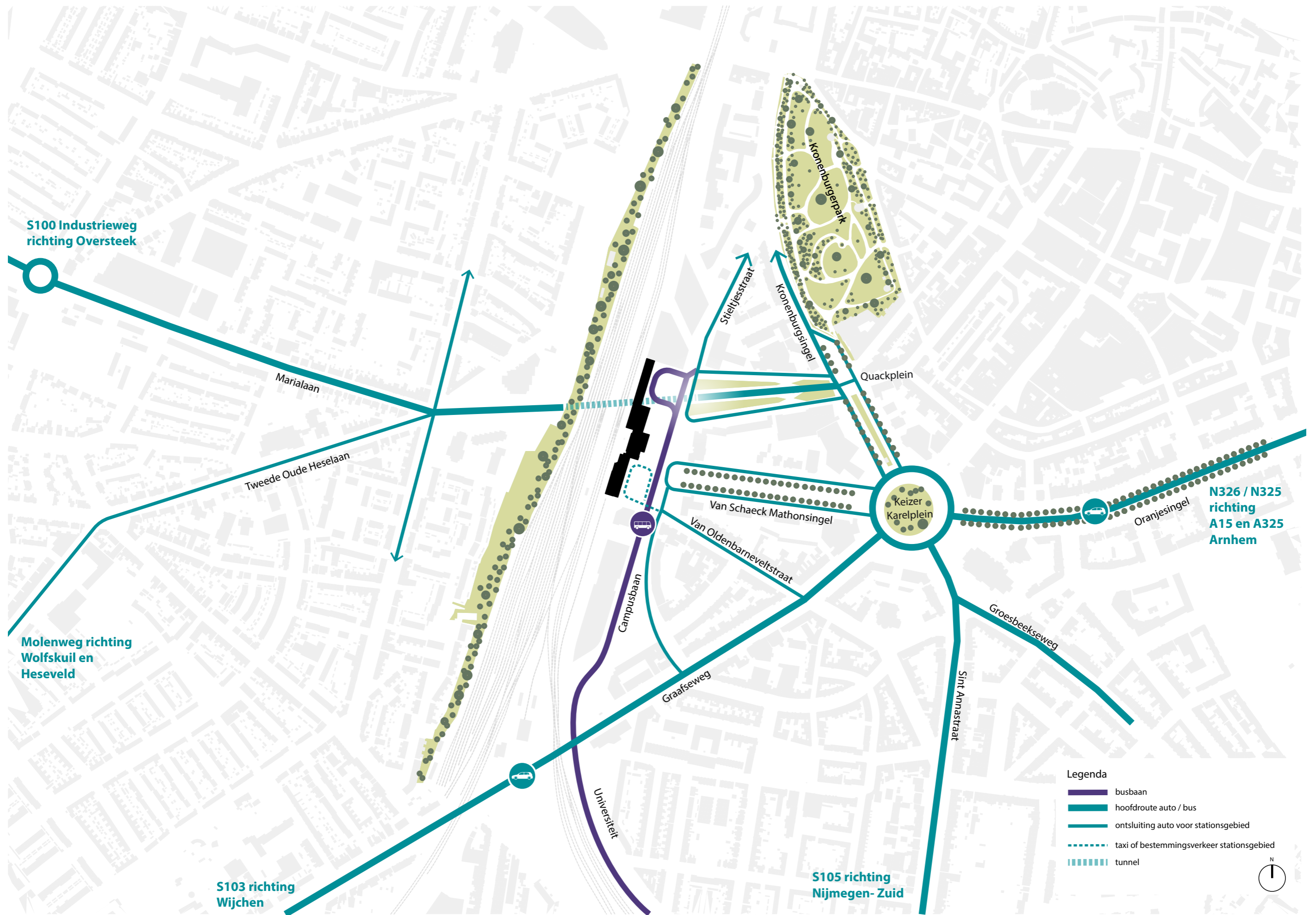
Als fietser zijn er een aantal kruispunten waar veel vervoersstromen bij elkaar komen en die extra aandacht vereisen bij de toekomstige herinrichting van het stationsgebied. Dit zijn (van noord naar zuid) kruispunt: Spoorstraat-Stieltjesstraat, Burg. Hustinxstraat-Stieltjesstraat, Van Schaek Mathon - Stationsplein en de Van Oldenbarneveltstraat - Stationsplein. Aan de westzijde van spoor op de Krayenhofflaan en de Koninginnelaan is een snelfietsroute gepland van het Waalfront naar de fietsroute op de Graafseweg.



Huidige oversteek bij de Van Schaek Mathonsingel



Huidige fietsroute



Analyse van de belangrijkste auto- en busverbindingen i.r.t. stationsgebied Nijmegen

Auto's en taxi's

Automobilisten die aan de oostzijde van het station iemand willen afzetten of ophalen hebben de mogelijkheid om naar de Kiss&Ride te rijden die op de kruising ligt van de Van Diemberbroeckstraat en Van Oldenbarneveltstraat. Deze K&R is te bereiken via de Schaeck Mathonsingel. Automobilisten die bij het station willen parkeren kunnen gebruik maken van de garage onder de Van Schaeck Mathonsingel (693 pl.). Aan de noordwestzijde is er een P+R terrein op maaiveld, die geen onderdeel uitmaakt van de scope. Wel moet de toegang tot dit terrein (bovenlangs de Tunnelweg) geborgd blijven.

Taxi's hebben de mogelijkheid om de busbaan over te steken om aan de zuidoostzijde rondom de fietsenstalling te rijden of daar te parkeren. Taxi's rijden vaak via de busbaan naar de Burg. Hustinxstraat om naar het stadscentrum te rijden.

Busvervoer

Station Nijmegen heeft een breed aanbod aan busverbindingen die heel de regio bedienen. Aan de noordoostzijde van het station zijn tien busperrons die intensief gebruikt worden en dynamisch worden toegewezen. Aan de zuidzijde zijn nog twee extra busperrons gesitueerd.

Een belangrijke HOV-verbinding (Hoogwaardig Openbaar Vervoer) is lijn 10 naar de campus Heyendaal die in de spits om de 3 minuten vertrekt. De relatie bus-trein is belangrijk maar er wordt ook op buslijnen overgestapt. Tevens wordt het busstation gebruikt door treinvervangend vervoer bij geplande en ongeplande treinstremmingen. Ook vertrekken bij evenementen de pendelbussen vanaf het busstation.

Door een te kort aan perrons is er in de huidige situatie een capaciteitsprobleem, waardoor er een vertraging optreedt in de dienstregeling. Verder biedt de huidige wachtruimte niet genoeg beschutting bij wind en regen en in de spits is de capaciteit te klein. Er lopen mensen over de busbaan aan de noordoost-

zijde naar de Burg. Hustinxstraat waardoor er gevaarlijke situaties ontstaan. In principe is de busbaan, met uitzondering van de oversteekplaatsen, afgesloten van het stationsplein door een groene haag. Het (tijdelijk) bufferen van de bussen vindt plaats langs de Burg. Hustinxstraat en langs de Spoorstraat. Deze plaats van bussen conflicteert met de gewenste kwaliteit van de openbare ruimte.



Autoroute naar station over de Van Schaeck Mathonsingel met aan de rechterzijde de entree naar de parkeergarage Keizer Karel voor auto's



Busbaan tussen stationsplein en Metterswane met rechts de entree naar de ondergrondse fietsenkelder



Perronplein; tweedeling van het plein door OVC-poortjes

3.2 Stationsgebouw

De analyse van de cultuurhistorische waarde van het huidige stationsgebouw wordt uitgebreid beschreven in de Waardestelling Station Nijmegen (SteenhuisMeurs, 2012). Een aantal belangrijke uitgangspunten komen in de waardestelling duidelijk naar voren. Voor het behoud en afleesbaar houden van het gebouwconcept zijn vooral de twee 'gezichten' van belang; de perronzevel van H.C. Peters (1892) en de voorgevel van S. Van Ravesteyn (1954). Het interieur is dermate aangestast dat het, behalve enkele interieuraspecten in de voormalige visitatiezaal (zoals het halfronde dak), weinig tot niets toevoegt aan de herkenbaarheid van het gebouwconcept. Ook zijn de perronkappen en draagconstructies, en de wachtkamers op het perroneiland (uit de H.C. Peters periode) van hoge monumentale waarde. Het meest kenmerkende onderdeel is de stationstoren van Van Ravesteyn die als blikvanger, ontmoetingsplek en stedenbouwkundig scharnierpunt dient.

Uitbreiding stationshal

De huidige uitbreiding van de stationshal uit 1970 en 2000 is tegen de doorlopende Van Ravesteyn gevel aangezet en doorbreekt daarmee het oorspronkelijke eenheid. Daarnaast contrasteert de uitbreiding qua vormgeving en architectuuropvatting met de ideeën van Van Ravesteyn (ritmische geleding en materiaalgebruik). De routing van het stationsgebouw kenmerkt zich door opsplitsing van twee routes in de stationshal, doordat een blok met (commerciële) voorzieningen in het midden van de hal is geplaatst. Hierdoor zijn er nu twee straten met aan beide zijde (commerciële) voorzieningen. In de voorzijde van de stationshal bevindt zich de kaartverkoop en reisinformatie. In de hal is niets meer zichtbaar van de oorspronkelijke architectuur van Van Ravesteyn.

Perronplein en zijgevels

Na de stationshal loopt men door de Peters gevel het perronplein op. Deze ruimte onderscheidt zich door een breed perron en verhoogde perronkap van een stalen gebogen portaalconstructie.

Het perronplein verbindt de twee zijvleugels van het station met elkaar. Op het perronplein zijn in de huidige situatie de OVCP-poortjes geplaatst, waardoor er een tweedeling van het plein is ontstaan. Daarnaast zijn er verschillende soorten bestrating toegepast waardoor het plein niet meer voelt als één geheel. Veel van de gevelopeningen tussen de stationshal en perronplein zijn nu dichtgemetseld in verband met de achterliggende voorzieningen, waardoor de portaalconstructies en bogen niet tot hun recht komen.

Peters' ontwerp van het hoofdbouw sloot qua architectuurtaal aan bij klassieke stations, zoals Amsterdam of Haarlem, die in Hollandse Renaissancestijl zijn gerealiseerd. De perronzevel week daar enigszins vanaf en oogt eerder als een statige wand zonder een hiërarchie in opbouw en ornamentiek.

De kap over het perronplein is breder dan de spoorkappen en bestaat uit een stalen portaalconstructie, met een stalen gebogen vakwerk en trekstangen. Aan de kant van het stationsgebouw rust het vakwerk op consoles. Aan de andere zijde rust het vakwerk op stalen kolommen met stenen penanten als fundering.

Visitatieruimte

Aan de zuidzijde van het station bevindt zich de visitatieruimte, die nu grotendeels als opslag en expeditie wordt gebruikt voor de winkels in het station. De visitatieruimte was ooit de plek waar alle reizigers die over de grens wilden werden gecontroleerd. In de jaren 70 is de visitatieruimte in onbruik gemaakt in verband met het opheffen van de gescheiden bezoekersstromen in het treinverkeer.

Deze ruimte was onderdeel van het oorspronkelijk ontwerp van Peters en werd door Van Ravesteyn voorzien van een nieuwe inrichting en halfronde kap. Het is nu nog de enige plek waar (voor zover bekend) interieurelementen uit de periode van Ravesteyn (1954) zijn overgebleven. De ruimte kent een hoge monumentale waarde, maar voegt volgens de Waardestelling niets toe aan de herkenbaarheid van het gebouwconcept.



De huidige stationshal



Huidige hellingbaan naar perronplein onder de monumentale wachruimtes

Stijpunten en perrontunnel

De huidige perrontunnel verbindt het perronplein met het perroneiland (spoor 3 en 4) en wordt door de PHS-maatregelen verbreed en doorgetrokken naar de westzijde. De locatie van de huidige voetgangerstunnel maakt onderdeel uit van het vooroorlogse station van architect H.C. Peters. Ondanks verschillende aanpassingen en samenvoeging van de bagagetunnel en voetgangerstunnel in 2002, zijn de locatie, functie en gebruik van de tunnel nog vrijwel hetzelfde als in de oorspronkelijke opzet. Opvallend is de lange hellingbaan die vanuit de perrontunnel het perroneiland opgaat, onder de voormalige wachthuisjes door. Vanuit de perrontunnel is er tevens een verbinding naar de Tunnelweg.

Wachtruimtes, perrons en perronkappen

Op het eilandperron (spoor 3/4) zijn door H.C. Peters (1892) aan de linker en rechterzijde kleine bakstenen huisjes gebouwd waarin ooit wachtruimtes waren gevestigd voor de eerste, tweede en derde klasse. Deze ruimtes zijn op dit moment niet in publiek toegankelijk, maar zijn wel van hoge monumentale waarde. Door de verbreding van de tunnel en bijbehorende stijpunten zullen deze voormalige wachtruimtes moeten worden hergebruikt of verplaatst. Ook de perronkappen en draagconstructie zijn volgens de Waardestelling van een hoge monumentale waarde. De constructie van de perronoverkappingen is van gietijzer. De oorspronkelijke perronkappen hebben een breedte van 6,65 m met zijlichten en luifels aan de zijkanten.



Zicht op de wachtruimtes vanaf het Perronplein



Huidige perroneiland



Zicht op de bovengrondse fietsenstalling aan de zuidzijde van het stationsplein

4.1 Algemene uitgangspunten

De verschillende deelopgaven van het station- en stationsgebied (omgevings-, ontvangst- en reisdomeinen) worden in het volgende hoofdstuk per onderdeel specifiek beschreven (van perron tot stad). Voor alle onderdelen gelden de volgende algemene uitgangspunten.

- **Reiziger op 1**

Het gebruiksgemak van het station en de natuurlijk *wayfinding* heeft de hoogste prioriteit. Reizigers moeten zich eenvoudig en snel kunnen verplaatsen, zich goed kunnen oriënteren en zich comfortabel en veilig voelen in zowel het omgevings-, stations- en reizigersdomein.

- **Toegankelijkheid**

Het station en stationsgebied moet goed toegankelijk zijn voor mensen die minder goed ter been zijn, slechthorend of slechtziend. Door de grote (natuurlijke) hoogteverschillen spelen liften, trappen en hellingbanen een belangrijk onderdeel in het bereikbaar maken van het station. Deze elementen dienen dusdanig gepositioneerd en vormgegeven te zijn dat zij een natuurlijke wayfinding voor alle doelgroepen in het station bevorderen.

- **Integraal ontwerp**

Integraliteit van maatvoering, materiaalkeuze, constructieve opzet, vormgeving, technische installaties en kleurstelling (kleuronderzoek verplicht!) zorgen ervoor dat het stationsgebied één heldere en samenhangende sfeer uitstraalt. De som is meer dan een optelling van de onderdelen. Een integraal ontwerp betekent ook dat op termijn deelprojecten van verschillende opdrachtgevers op elkaar afgestemd dienen te zijn (ruimtelijk, functioneel en qua beeldkwaliteit).

- **Samenhang en inpassing stationsmiddelen**

Locatiekeuze en manier van plaatsing van de generieke stationsmiddelen (zoals bijvoorbeeld bewegwijzering, reisinformatie, kaartverkoop, stationsoutillage, signing, enz.) is in samenhang ontworpen en zodanig ingepast, dat deze goed

zichtbaar zijn maar geen obstakel zijn en het samenhangende beeld niet verstoren.

- **Aansluiting op de cultuurhistorische waarde**

Het ambitieniveau op alle onderdelen is een kwalitatief hoogwaardige vormgeving die zich voegt naar het monumentale stationsgebouw en de historische perronkappen. Op dit idioom en materialenpallet dient op een eigentijdse wijze te worden 'voortgebouwd'. De beeldtaal is tijdloos en ingetogen, met oog voor proporties, kleurstelling, detail en materiaaltoepassing. Op beeldbepalende historische gebouwdelen is kleuronderzoek en bouwtechnisch onderzoek verplicht voortgaand aan het ontwerp van de restauratieve aanpassing.

- **Onderhoudsarm**

Door functiewijzigingen op stations is er een toename in beheer en functiehandhaving. Het is de uitdaging om met bestaande middelen hetzelfde kwaliteitsniveau te behouden. Dit kan door vooraf rekening te houden met beheer en onderhoud. Materiaalkeuze en detaillering dient zodanig te zijn, dat de uitstraling zonder bovenmatig onderhoud mooi blijft, of een mooie veroudering plaatsvindt. Installaties zijn goed bereikbaar voor onderhoud, maar uit het zicht.

- **Vandalisme bestendig**

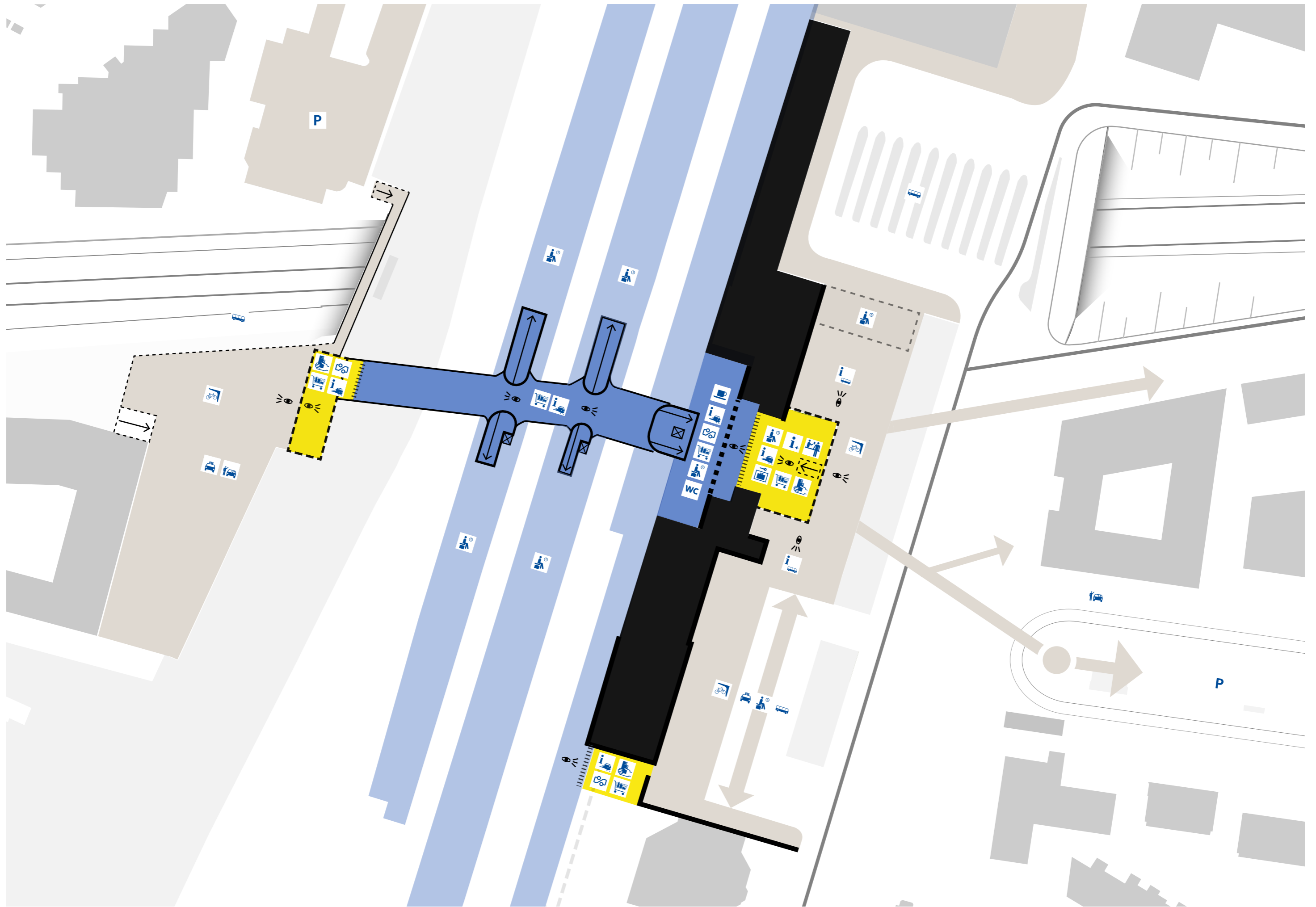
Vormgeving en materialisering dient zodanig te zijn dat ze vandalismebestendig zijn, zonder al te defensieve vormgeving toe te passen.

- **Verlichting op alle niveaus**

Een op te stellen verlichtingsvisie levert naast alle vereisten in techniek en regelgeving ook een integrale bijdrage aan de totale beleving van de architectuur (lichtkleur, intensiteit, verfijnde integratie in de bouwkundige afwerkingen).

- **Vijfde gevel integraal opnemen**

Doordat er steeds meer hoogbouw ontwikkelingen rondom het station ontstaan dient het 'zicht op' en de 'beleving van' de (stations)daken meegenomen te worden in de ontwerpuitgangspunten.























Stationsdomeinen

Hiernaast worden de stationsdomeinen voor het station Nijmegen getoond op basis van dit KRK. Het vormt de gezamenlijke visie van hoe het station er qua (ruimtelijke) indeling van functies en voorzieningen uit zou moeten zien. Vertrekkende treinreizigers worden via het omgevingsdomein ontvangen in het ontvangstdomein en verlaten het station per trein via het reisdomein. Aankomende treinreizigers komen aan in het reisdomein, bezoeken mogelijk het verblijfdomein en verlaten het station via het ontvangstdomein om via het omgevingsdomein richting hun bestemming te gaan.

De grenzen tussen de domeinen uit zich niet in een streep op de grond, maar door de opeenvolging van functies en voorzieningen en, als vanzelfsprekend, in de wijze waarop de domeinfunctie in het ontwerp is vertaald.

Legenda

 Reisdomein	 Kaartverkoop	 Parkeren
 Ontvangstdomein	 Service en assistentie	 Ondergrondse fietsenstalling
 Omgevingsdomein	 Wachten	 Bus
 Oriëntatie	 Horeca gericht op ontmoeten	 Taxi
 Reisinformatie bus, tram, metro	 Commercie: winkels en horeca	 Halen en brengen
 Reisinformatie trein	 Diensten	 Overige informatie
	 Toilet	 In- en uitchecken

Let op: De verblijfsdomein(en) en commerciële ruimtes zijn in dit diagram buiten beschouwing gelaten



Zicht op het station in relatie tot de stad en de stuwwal

4.2 Duurzame en circulaire uitgangspunten KRK

Het station in Nijmegen moet een toekomstbestendig en duurzaam station worden. Daarom anticipeert het KRK op de inpassing van maatregelen en voorzieningen die de fysieke en sociale duurzame ontwikkeling van het station en omgeving ondersteunen. De rede hiervoor is om aan te sluiten bij de duurzaamheidsdoelstellingen van ProRail, de NS, de gemeente Nijmegen en de provincie Gelderland.

ProRail heeft o.a. de ambitie om in 2030 geen CO2 meer uit te stoten door elektriciteit op te wekken op stations, gronden en geluidsschermen. ProRail streeft naar meer circulariteit door slimmer en minder materiaalgebruik, meer hergebruik van materialen en toepassing van biobased materialen. Tevens is ProRail medeondertekenaar van de Green Deal Duurzaam GWW. De onderliggende ambitie is om duurzaamheid in 2020 een integraal onderdeel te laten zijn van de planvorming. De zes hoofdthema's zijn: 'Energie', 'Materialen', 'Leefomgeving en Ruimtelijke Kwaliteit', 'Bereikbaarheid en Functionaliteit', 'Water, Bodem en Ecologie' en 'Maatschappelijke Waarde'. Van deze zes hoofdthema's scoren de ambities op het gebied van Energie en Materialen het hoogst. Dit neemt niet weg dat de overige thema's belangrijk zijn en dat duurzaamheidsambities van invloed zijn op de gewenste beeldkwaliteit.

De NS wil in 2035 energieneutraal worden door in te zetten op zonnepanelen op eigen gebouwen en aardgasvrij te verwarmen. Daarnaast wil NS dat stations in 2030 circulair opereren door in te zetten op circulair materiaalgebruik, reductie en scheiding van afval en onderdeel te worden van een duurzame plastic kringloop.

De gemeente Nijmegen heeft als doelstelling om van het stationsgebied een aantrekkelijk gebied te maken waar gewerkt en gewoond wordt en dat tevens goed bereikbaar is voor het toenemende aantal reizigers. Daarom kiest de gemeente voor een verdiepte fietsverbinding en extra ondergrondse fietsenstallingen. De voetgangersverbindingen naar het centrum vragen om een betere aansluiting op het station en door het creëren van een entree aan de westzijde van het station wordt tevens een

kans benut om de westflank van Nijmegen beter te verbinden. Daarnaast ligt er een vergroeningsopgave voor het stationsplein aan de oostzijde en is er een kans om de stuwwal aan de oostzijde meer beleefbaar te maken.

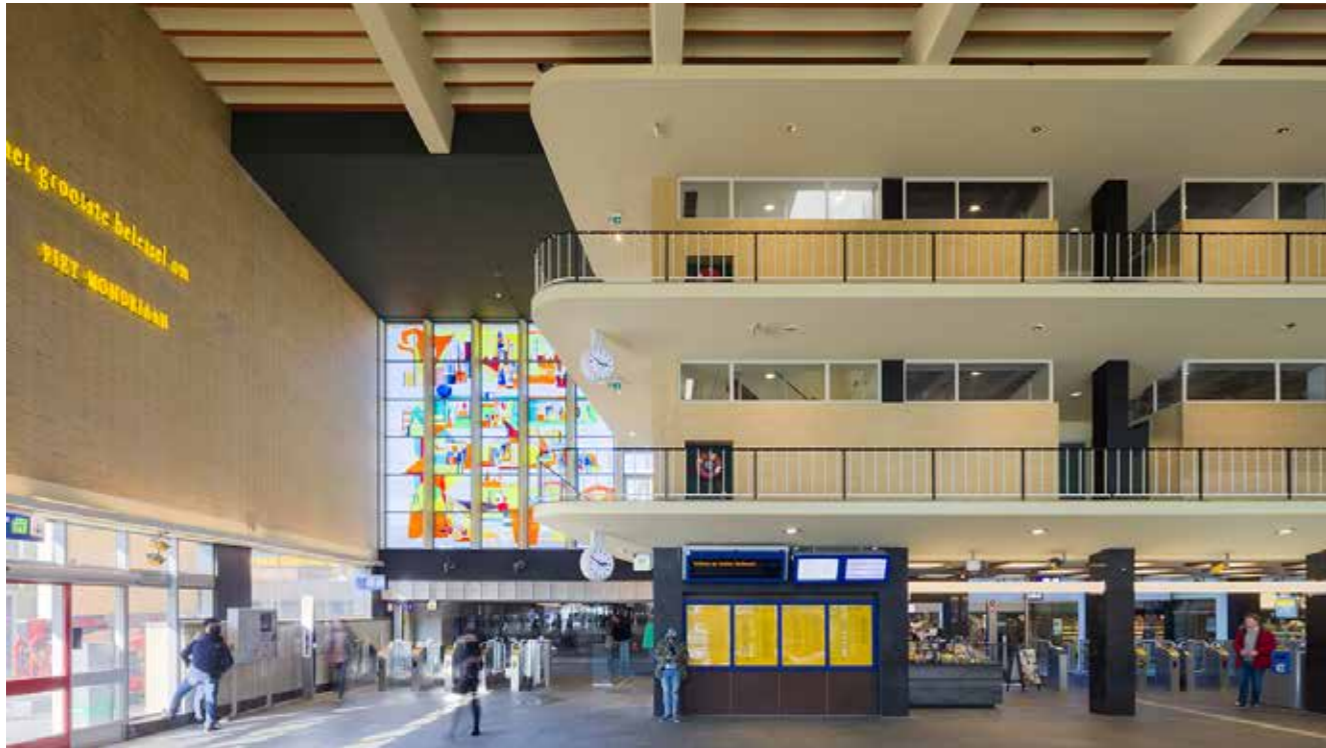
De provincie Gelderland heeft voor station Nijmegen onder andere als doel om de busvoorzieningen een integraal onderdeel te laten zijn van het station. Het station moet toekomstvast zijn. Dit houdt in dat het kan voorzien in groei van busreizigers, maar ook in omvang van bussen (zoals lijn 10 van 25 meterlang). Daarnaast zullen de busvoorzieningen voorbereid moeten zijn op de transitie naar elektrisch rijden, met bijbehorende faciliteiten tot gevolg.

Kortom, vanuit de verschillende belanghebbenden is er een algemene urgentie die vraagt om duurzame en circulaire oplossingsrichtingen voor het stationsgebied Nijmegen. Duurzaamheid zou hierbij geen doel op zich moeten zijn maar een vanzelfsprekend onderdeel van alle deelopgaven die in dit KRK worden benoemd. Door in de beginfase na te denken over wat nodig is om gebruik, onderhoud, beheer en toekomstige transformaties te faciliteren, kan circulaire winst bereikt worden.

De volgende ontwerpbenadering voor een duurzaam en circulair station dienen hierbij als opgave. Per opgave zal er goed moeten worden gekeken in welke mate en op welke wijze deze uitgangspunten geïmplementeerd kunnen worden.

- **Reductie materiaalgebruik**

Het ontwerp zet in op het reduceren van materiaalgebruik en op een minimale milieubelasting. Het bouwen met minder materiaal leidt tot een lagere milieu-impact. Dit vraagt om een intelligent ontwerp waarbij het gebruik van materiaal op ieder onderdeel moet worden afgewogen. Minimalisering van grondstoffen zal verbonden moeten worden met de ruimtelijke- en/of architectonische beleving, en leidt tot maximale waarde creatie voor natuur en samenleving in alle schakels van ontwerp, bouw, beheer, onderhoud en hergebruik.



Station Eindhoven: de afmetingen van de hal werden hersteld door retailvoorzieningen te verplaatsen



Station Atocha, Madrid: vergroening van het station



Station Amstel: door het verlaagde plafond weg te halen is de oorspronkelijke lichtinval weer teruggebracht



Station Leeuwarden: vergroening van het stationsplein met een royale stadsbank

- **Circulair materiaalgebruik**

Het ruimtelijk ontwerp zet op alle onderdelen in op een maximaal hergebruik van grondstoffen, producten en gebouwdelen of op het gebruik van materialen die een tweede leven krijgen. Er wordt ontworpen met het oog op demontage en hergebruik, zodat het gebouw gewijzigd kan worden als prestatie-eisen van het gebouw wijzigen. Dit vraagt om flexibele ontwerp oplossingen op verschillende niveaus (gebouwen, componenten en materialen) die hierdoor toekomstbestendig worden. Het toepassen van biobased materialen moet serieus genomen worden om de circulariteit van het station te verbeteren. Hierbij kan bijvoorbeeld hout in bepaalde gevallen beton en staal vervangen worden of in combinatie worden toegepast. Biobased isolatie (stro, bio-EPS etc.), plantaardige dakbedekking of biocomposiet komen in beeld als reële alternatieven voor een innovatief stationsontwerp.

- **Materialenpaspoort**

Om afwegingen tijdens het beheer, de verbouw, het hergebruik en de demontage zo goed mogelijk te kunnen maken, is een materialenpaspoort bij een hergebruik van materialen essentieel. Hierbij wordt een overzicht gemaakt tijdens de beheer- en gebruiksfase van de gebruikte producten en materialen, waardoor er een beter inzicht ontstaat van de materiaalstromen in en om stations. Dit geldt voor zowel de bestaande toestand als de nieuw te ontwikkelen opgaven.

- **Lokale energieopwekking en -opslag**

Waar mogelijk zullen er integrale mogelijkheden moeten worden gezocht om tot lokale energieopwekking en opslag te komen. Energieopwekking kan op daken van het huidige stationsgebouw of op de perronkappen, mits goed geïntegreerd. Vooral de nieuw te bouwen perronkap biedt goede kansen om lokale energieopwekking en architectuur met elkaar te verweven. Ook zal er ruimte moeten worden gezocht om lokaal opgewekte energie op te slaan.

- **Klimaatadaptieve buitenruimte**

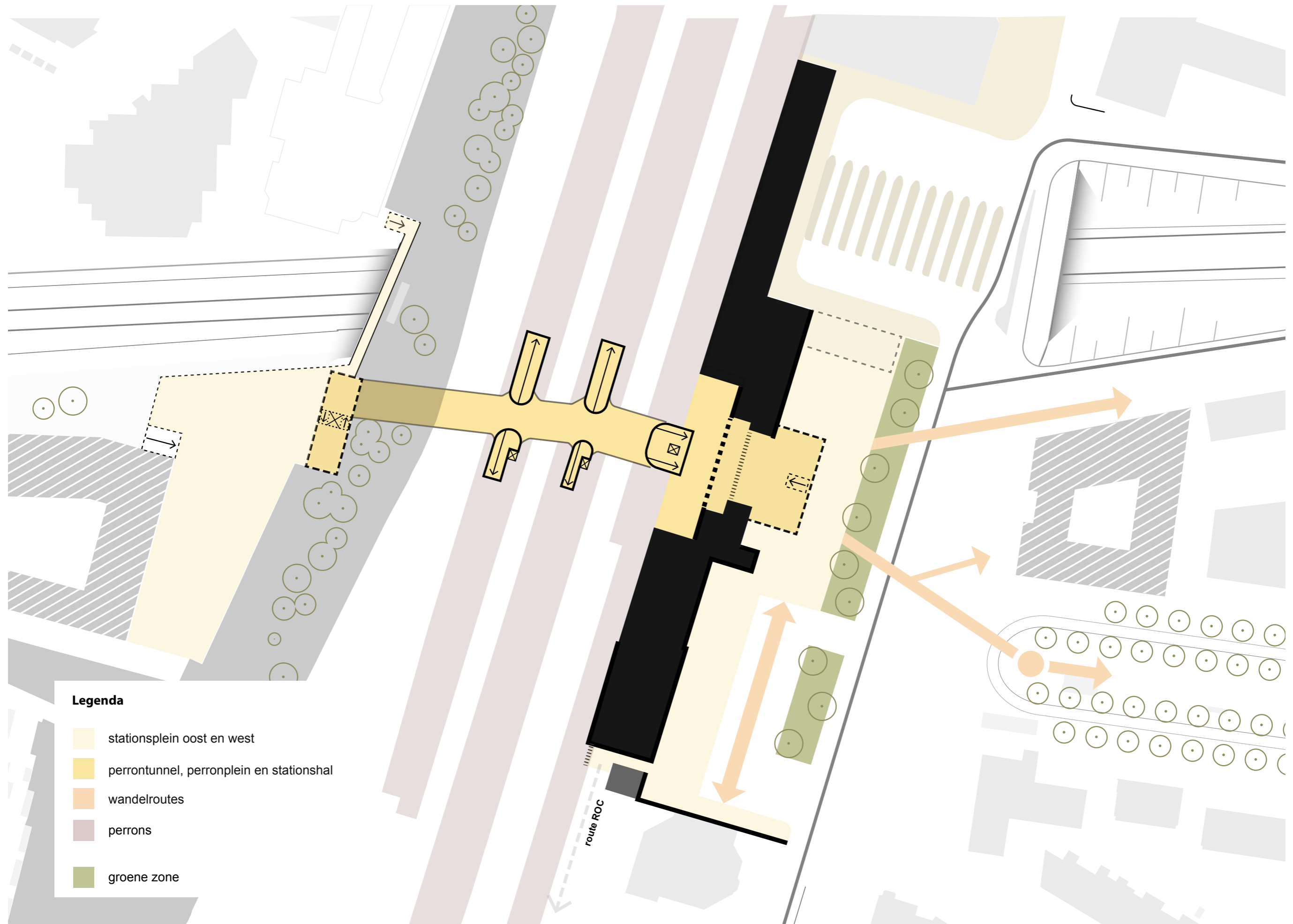
De opgaven die betrekking hebben op de inrichting van de buitenruimte zoals het stationsplein, het verhoogde plein aan de westzijde en de perrons zullen op klimaatadaptieve wijze moeten worden vormgegeven. Er zal nagedacht moeten worden over de opslag van water bij piekbuien en de reductie van hitte bij hoge temperaturen. Daarnaast zal de buitenruimte, indien mogelijk, bijdragen aan de verbetering van de biodiversiteit in relatie tot de belevingswaarde van de ruimte.

- **Anticiperen op toekomstige veranderingen**

Het ontwerp zal moeten anticiperen op toekomstige veranderingen, om te voorkomen dat het station op korte termijn weer grote aanpassingen nodig heeft. Hiervoor zullen delen van het plan met overmaat ontworpen moeten worden, om bijvoorbeeld in te kunnen spelen op een toename van reizigers of op een andere gebruiksopvatting van het station. Hierbij is een strategie om de draagstructuur en gevel los te koppelen van de inbouw, omdat de levensduur van de draagstructuur en gevel vaak langer is. De overige bouwcomponenten worden vervolgens ontworpen met het oog op hergebruik.

- **Architectonische waarde**

Er zal niet blindgestaard worden op het circulair en duurzaam maken van het station, door volledig te focussen op het reduceren van milieuschade. Juist het toevoegen van architectonische waarde kan zorgen voor een extra betekenis van het station voor de omgeving. Duurzame en circulaire oplossingsrichtingen zullen verenigd worden met een specifieke architectuurbenadering die de ruimtelijke beleving van het station zullen vergroten. Een goede koppeling tussen technische, functionele en architectonische waarde leidt tot een fijn station, waar mensen zich aan hechten, waardoor op de lange termijn meer moeite zal worden gestoken om het gebouw te behouden en/of te transformeren in plaats van het te slopen.



Kaart met de verschillende gebieden die eenzelfde soort bestrating dienen te krijgen

4.3 Continuïteit van de bestrating

Een integraal ontwerp voor een stationsgebied is gebaat bij continuïteit van vormgeving en een beperkt materialenpalet. Voor station Nijmegen is uniformiteit van de bestrating van buiten naar binnen (en andersom) een belangrijk uitgangspunt, omdat het gevoel van een station als stedelijke ruimte verder wordt versterkt. Door zowel aan de oost- als aan de westzijde, maar dus ook in het stationsgebouw en de perrontunnel, eenzelfde soort bestrating toe te passen, wordt de vloer een samenbindend element die alle verschillende ruimtes en bezoekersstromen aan elkaar rijgt. Ondanks het verschil in karakter van de centrumzijde en de veel landschappelijkere westzijde is deze eenheid belangrijk. Hiermee wordt de herkenbaarheid van het gehele stationsgebied versterkt hetgeen ten goede komt aan de samenhang en rust in het stationsbeeld en comfort van de bezoeker. De invulling van de publieke ruimte zal zich moeten schikken binnen de ruimtelijke karakteristieken, waarmee de uitstraling van de verschillende gebieden locatiespecifiek wordt.

Kaders

- De samenbindende centrale as van het station vraagt om een continuïteit van bestrating. Het Stationsplein, stationshal-oost, perronplein, stijgpunten, perrontunnel en stationshal-west en stationsplein-west worden met elkaar verbonden door eenzelfde soort tegelbestrating;
- Het type bestrating en de kleur wordt afgestemd op de kleur van de metselsteen van de Van Ravesteyn en Peters gevels. De bestrating moet voldoen aan de functionele eisen van ProRail;
- De twee assen naar de binnenstad (Van Schaeck Mathonsingel en Burg. Hustinxstraat) en de verbinding van het stationsplein naar het Mercure hotel worden in de gele bestratingstegel uitgevoerd die aansluit bij de huidige lopers naar de binnenstad.



Voortgang van materiaal van binnen naar buiten



Relatie tussen de bestrating en de materialisering van de gevel

5.3 Oostzijde (pag. 59)



05 Het Kader Ruimtelijke Kwaliteit

De samenhang in de ruimtelijke kwaliteit van het station Nijmegen en omgeving hangt samen met de sequentie van ruimten tussen oost- en westzijde van de spoorbundel. De scope van dit document wordt begrensd door de ontwikkeling van Metterswane aan de oostzijde en de ontwikkeling van de voormalige UWV-locatie aan de westzijde. De doorsnede toont de volle breedte van dit gebied.

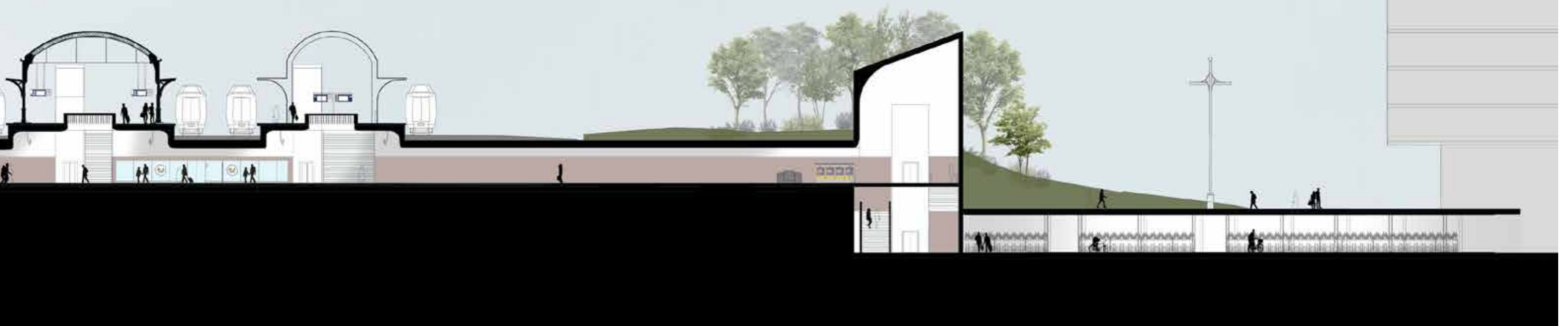
5.1 Aankomst in Nijmegen: perrons, wachtruimtes, perronkappen, perronopgangen, perrontunnel, perronplein en perrongebouwen

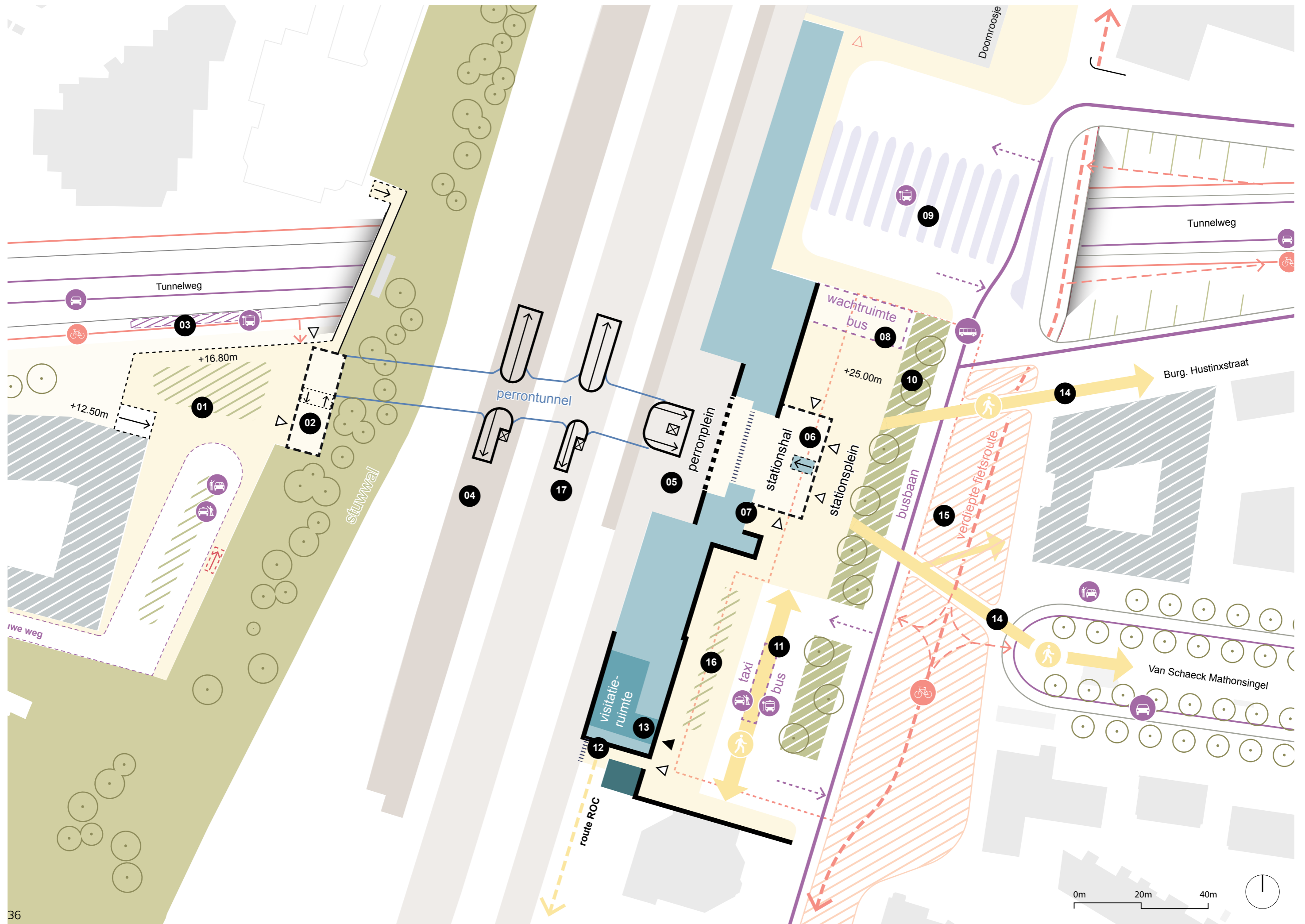
5.2 Westzijde: nieuw stationsentree met overkapte fietsstalling en verhoogd stationsplein.

5.3 Oostzijde: opwaardering van de stationshal en stationsplein, integratie van busvervoer, verdiepte fietsverbinding en -stalling en de routing naar de binnenstad.














5.1 Aankomst in Nijmegen (pag. 41)

5.2 Westzijde (pag. 53)










Legenda








-  station
-  gevel met hoge monumentale waarde
-  visitatieruimte
-  contouren nieuwe perrontunnel
-  bestaand perron
-  nieuw perron
-  voetgangersgebied
-  stuwwal
-  bestaande bebouwing
-  nieuwe ontwikkeling
-  container
-  bestaand toegang fietsenkelder
-  stijgpunten perrontunnel

Zoekgebieden

-  stationshal oost en stationsentree west zone K&R en/of taxi aan de westzijde
-  wachtruimte busvervoer
-  treinvervangend vervoer
-  voetgangersverbinding
-  vergroening openbare ruimte (i.c.m. daklichten)
-  groenzone met stadsbank
-  verdiepte fietsvallei
-  snelfietsroute
-  afsplitsing snelfietsroute op bestaand fietsnetwerk en entree fietsenstalling (indicatief)
-  contour ondergrondse stalling (indicatief)
-  rooilijn fietsenstalling-west (indicatief)
-  OVCP

-  entree station (indicatief)
-  entree laden / lossen (indicatief)
-  locatie voor trap in stationshal (indicatief)
-  stijgpunten (indicatief)
-  extra trap t.b.v. ontsluiting fietsenstalling (indicatief)

Overige

-  wandelroute
-  fietsroute
-  busbaan (en bestemmingsverkeer)
-  bushalte
-  autoroute
-  Kiss & Ride
-  taxi en speciaal vervoer

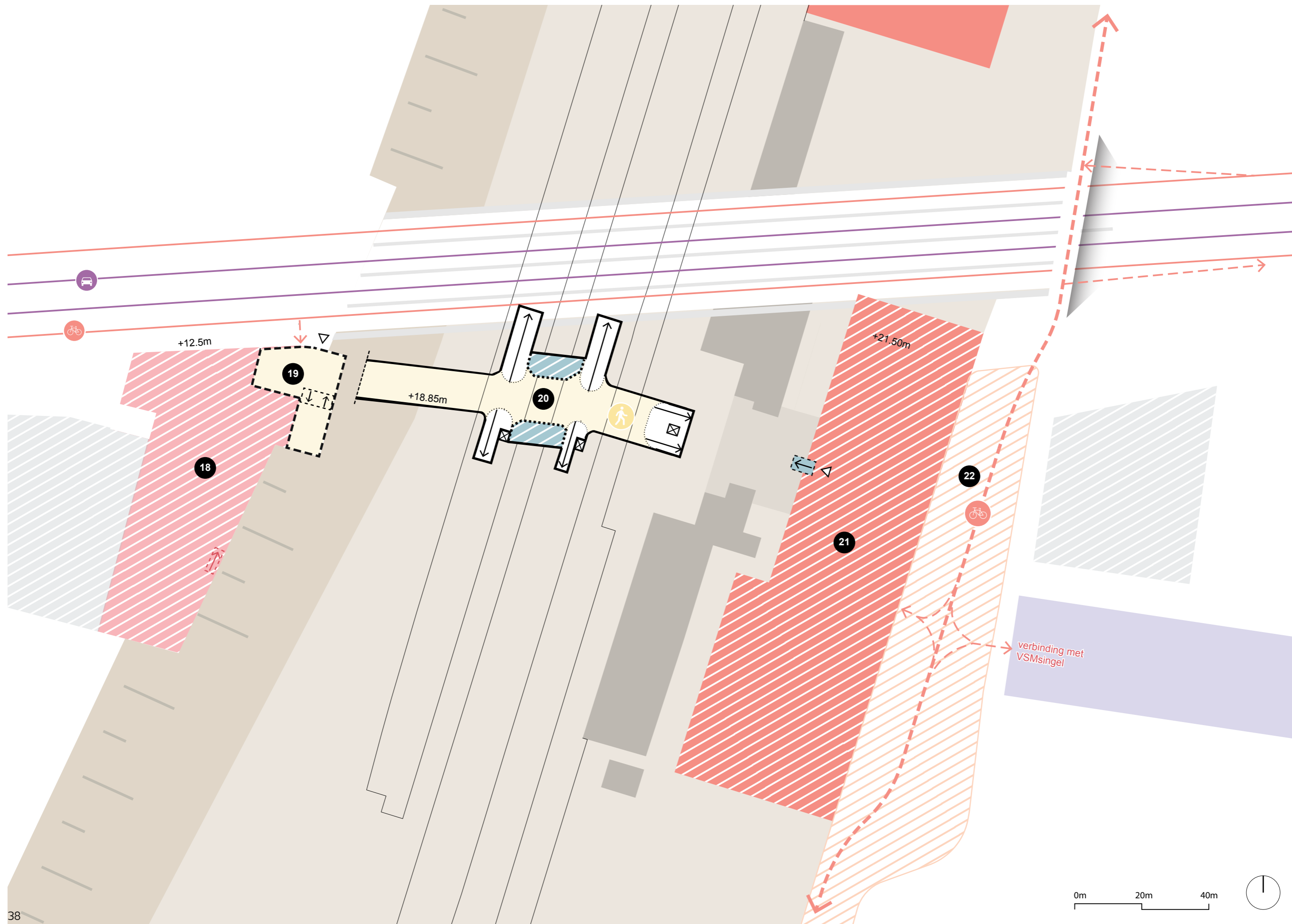
Opgaven

- 01 verhoogd plein met verblijfsruimte
- 02 stationsentree met ontsluiting van drie niveaus
- 03 bushalte en trein vervangend vervoer inpassen
- 04 nieuw eilandperron met nieuwe perronkap
- 05 restauratie H.C. Peters gevel en herinrichting perronplein
- 06 nieuwe stationshal met optimalisatie (commerciële) voorzieningen
- 07 restauratie en reconstructie S. van Ravesteyn gevel
- 08 wachtzone bushalte met inpassing van een deels beschutte ruimte
- 09 de busperrons worden uitgebreid i.v.m. het vergroten van de capaciteit
- 10 vergroening stationsplein met een 'geïntegreerde stadsbank'
- 11 inpassing bus perrons (lijn 10) en taxistandplaats met overdekte wachtruimte
- 12 opwaarderen secundaire entree station
- 13 inpassen entree laden en lossen (expeditie winkels)
- 14 veilige wandelroutes naar de binnenstad
- 15 verdiepte fietsvallei met goed ingepaste entree naar de fietsenstalling en uitwerking van verbindingen met stedelijk fietsnetwerk
- 16 inrichting met verblijfskwaliteit
- 17 verplaatsing en restauratie perrongebouwen

Integrale opgavenkaart








Voorafgaand aan de beschrijving van alle deelgebieden en deelaspecten, wordt hier de integrale opgavenkaart getoond.

De basis van deze kaart is een geabstraheerd ruimtelijk raamwerk dat wordt gedragen door alle stakeholders in het gebied en past binnen het beleid van de gemeente Nijmegen. Binnen dit ruimtelijk raamwerk zijn opgaven benoemd en beschreven in de legenda. Alle opgaven worden in het volgende hoofdstuk beschreven en voorzien van kaders en aanbevelingen. De opgaven hebben de kaders als uitgangspunt. De aanbevelingen moeten gezien worden als inspiratie voor de uitwerking van de opgave.








Integrale opgavenkaart onder maaiveld

Legenda

-  contouren station bovengronds
-  perrontunnel
-  stuwwal
-  nieuwe ontwikkeling
-  parkeergarage
-  fietsenstalling Doornroosje
-  stijgpunten perrontunnel

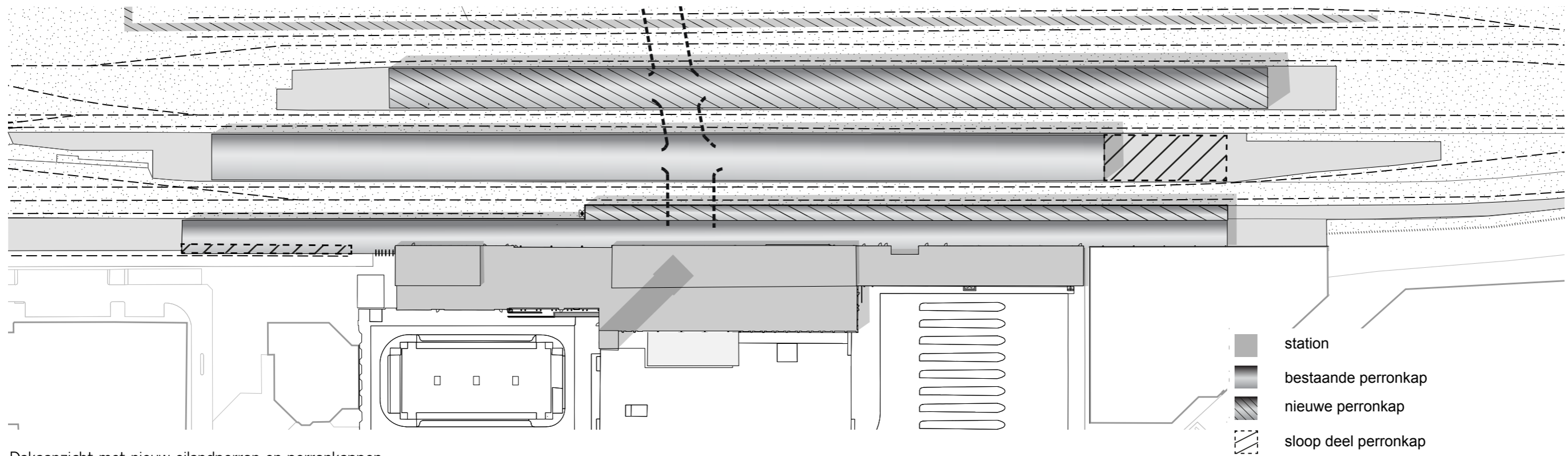
+21.50m peilmaat (NAP)

Opgaven

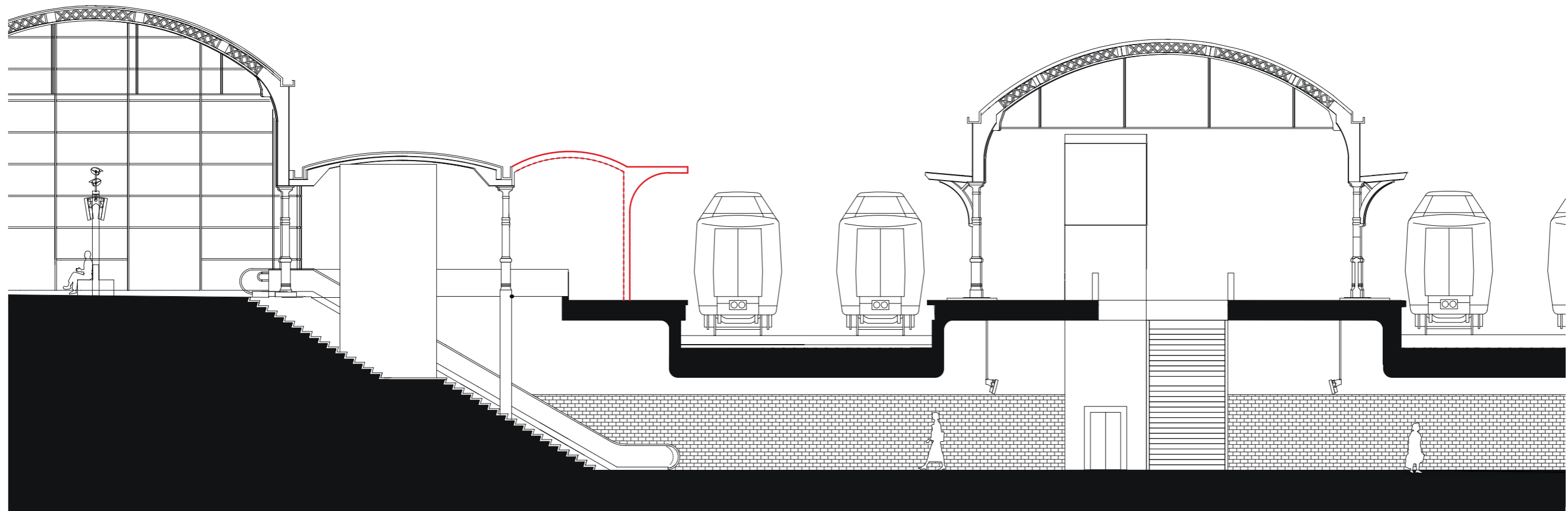
-  18 overdekte fietsenstalling in verbinding met stationsentree
-  19 gecombineerde toegang stationsentree en fietsenstalling
-  20 nieuwe perrontunnel die doorgetrokken wordt naar de westzijde, met zoekruimte voor daglichttoetreding, kunsttoepassing en evt. voorzieningen in de tunnel"
-  21 vergroten ondergrondse fietsenstalling in verbinding met stationshal
-  22 verdiepte fietsvallei met hoofdtoegang fietsenstalling

Zoekgebieden (indicatief)

-  nieuwe stationsentree westzijde
-  commerciële voorzieningen
-  ondergrondse fietsenstalling
-  overdekte fietsenstalling
-  verdiepte openbare ruimte
-  snelfietsroute
-  afsplitsing snelfietsroute op bestaand fietsnetwerk en entree fietsenstalling (indicatief)
-  locatie voor trap in stationshal (indicatief)
-  extra trap t.b.v. ontsluiting fietsenstalling (indicatief)
-  trap (indicatief)
-  entree station



Dakaanzicht met nieuw eilandperron en perronkappen



Familie van gebogen perronkappen

5.1.1 Aankomst in Nijmegen - historische perronkappen

Het is van groot belang dat de perronkappen van station Nijmegen een samenhangende reeks vormen met een afgestemde beeldkwaliteit. Hierdoor ontstaat een familie van gebogen kappen.

De bestaande gebogen perronkap (perron 3-4) en de dubbel gebogen kap over het perronplein (perron 1/ 35) zijn beeldbepalende elementen van het huidige station. De sierlijke gebogen spantconstructies in gietijzer refereren aan de grandeur van het 19e-eeuwse station. Deze gebogen kappen maken royale ruimten op het perron met de kwaliteit van een station interieur. De ritmiek van de spanten past bij de tradities van de architectuur van de Spoorwegen. Aan de kant van de sporen hebben de gebogen spantconstructies uitkragende lage luifels.

Kaders

- De historische perronkappen dienen gerestaureerd te worden en waar nodig constructief versterkt zonder zichtbare toevoegingen;
- Het houtwerk van de kappen dient gerepareerd, en vervolgens geschilderd te worden in de originele kleur. Dit geldt ook voor de gietijzeren spanten. Kleurhistorisch onderzoek is voor alle geschilderde elementen van het stationscomplex (ook bijv. kozijnen) noodzakelijk;
- De verlichting van de perronkappen dient vernieuwd te worden, passend bij het historische karakter van de kappen. De verlichting dient waar mogelijk geïntegreerd en/of bevestigd te zijn in de constructie. Het ritme van de verlichtingselementen versterkt het ritme van de constructie;
- De noordelijke perronkap (perron 3-4) wordt 50 meter ingekort in het kader van het PHS-programma. De wijze waarop de kap wordt ingekort en architectonisch wordt beëindigd is een ontwerpogave. De kappen van de perronkappen verdienen bijzondere aandacht en moeten onderling overeenstemmen;

- Installaties houden rekening met het historische karakter van het stationscomplex;
- Houd bij het opstellen van het bovenleiding-palenplan rekening met de veldindeling op de perrons, zoals stationsoutrillage. Indien de positie van bovenleidingpalen gewijzigd moet worden (palen die nu al door de kap gaan), zorg dan dat de oude gaten goed aangeheeld worden en dat nieuwe gaten zo gemaakt worden, dat de kap t.z.t. in oude staat teruggebracht kan worden (geen onherstelbare aanpassingen doen).

Aanbevelingen

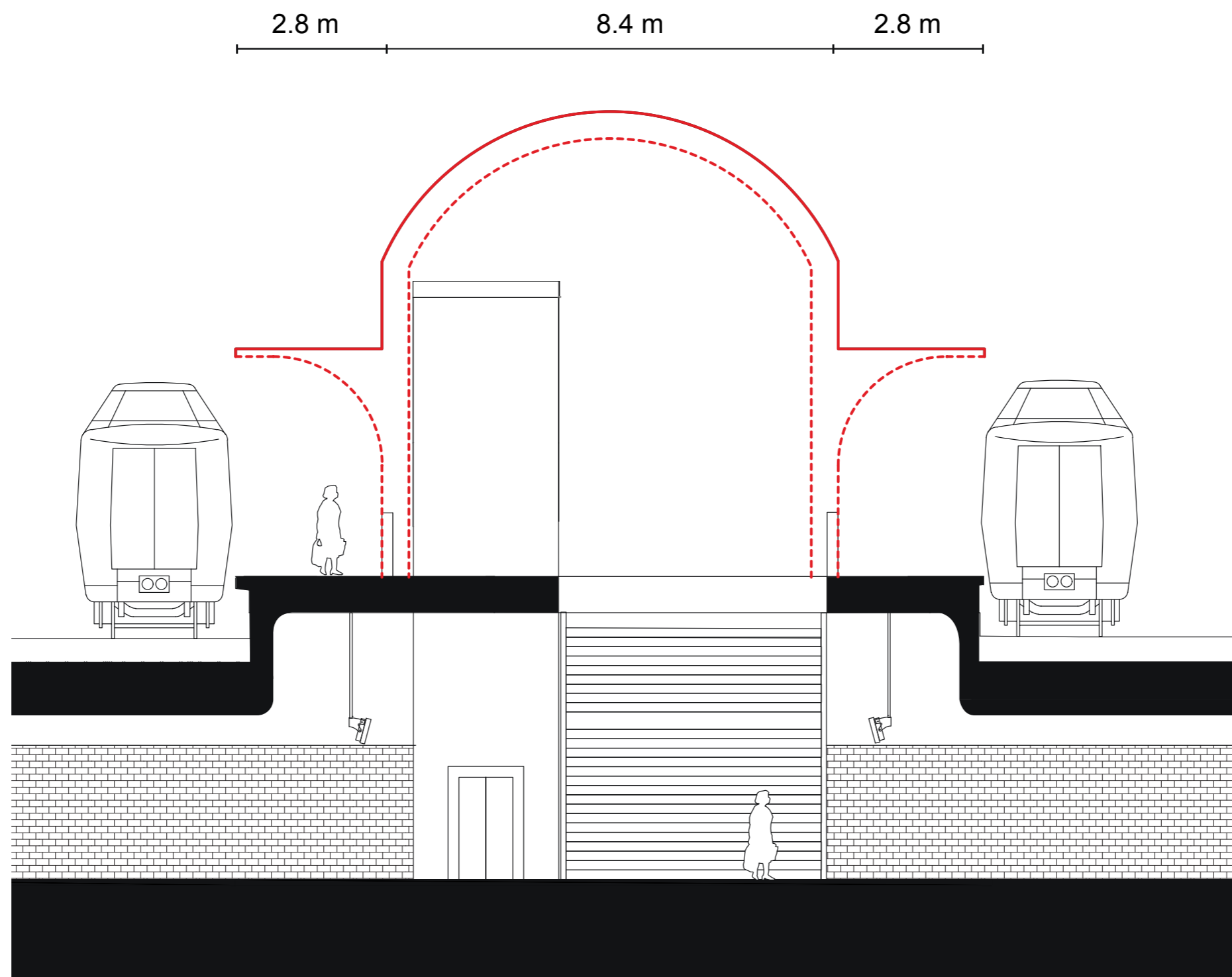
- In het kader van doelstellingen omtrent energieproductie, is het interessant om te onderzoeken of gebogen zonnepanelen of zonnefolies op de historische perronkappen kunnen worden toegepast.



Kleurherstel op Station Amstel



Familie van gebogen kappen op Amsterdam CS



Gewenste contouren van de nieuwe perronkap, waarbij de gesloten rode lijnen de richtinggevende vorm van de kap tonen. De gestippelde lijn is vrij te interpreteren en afhankelijk van de gekozen constructie. Een belangrijk gegeven is de maat tussen de kolommen en de perronrand van 2,80 m (h.o.h.).

5.1.2 Aankomst in Nijmegen - nieuwe perronkap PHS

De vorm van de perronkappen is een belangrijk thema voor de ruimtelijke samenhang van het station. De restauratie van de bestaande perronkap (spoor 3-4) is het uitgangspunt voor de vorm van de nieuwe naastgelegen perronkap. Daarmee vormen de perronkappen een ritme en een reeks. De aanbevelingen voor de architectonische uitwerking van de nieuwe perronkap zijn daarom niet historiserend, maar gerelateerd aan de hoofdvorm van de bestaande perronkappen. De vraag is expliciet om een innovatief, tijdloos en ingetogen ontwerp te maken dat zich als vanzelfsprekend voegt binnen het daklandschap van het station.

Kaders

- De vorm en de hoogte van de kap komt overeen met de historische perronkap;
- De kapvorm is aangepast aan de breedte van het perron (14 m) en de minimale vereiste afstand van de kolomvoet tot de perronrand (2.80 m);
- De constructie van de nieuwe perronkap is slank, duurzaam en innovatief;
- De kolommen en spanten staan in precies hetzelfde ritme (spantafstand h.o.h.) als de gietijzeren spanten van de bestaande kap;
- De verlichting van deze perronkap dient integraal bevestigd te zijn in de constructie en versterkt daarmee het ritme van de spanten. Het type verlichting is duurzaam en afgestemd op het integrale verlichtingsontwerp van het station;
- De kap wordt benut om zonne-energie op te wekken. De panelen zijn een integraal onderdeel van de perronkap;
- De perronkap heeft op een aantal punten (bijv. bij stijgpunten) daklichten, die de ruimtelijkheid en oriëntatie van de reiziger versterken;
- De kleur van de nieuwe perronkap wordt afgestemd met de kleurstelling van de bestaande perronkappen;

- Installaties worden uit het zicht vormgegeven en er wordt rekening gehouden met vogels/ongedierte;
- De wijze waarop de nieuwe perronkap architectonisch wordt beëindigd is een ontwerpogave (i.s.m. de ingekorte bestaande perronkap) en verdient bijzonder aandacht.

Aanbevelingen

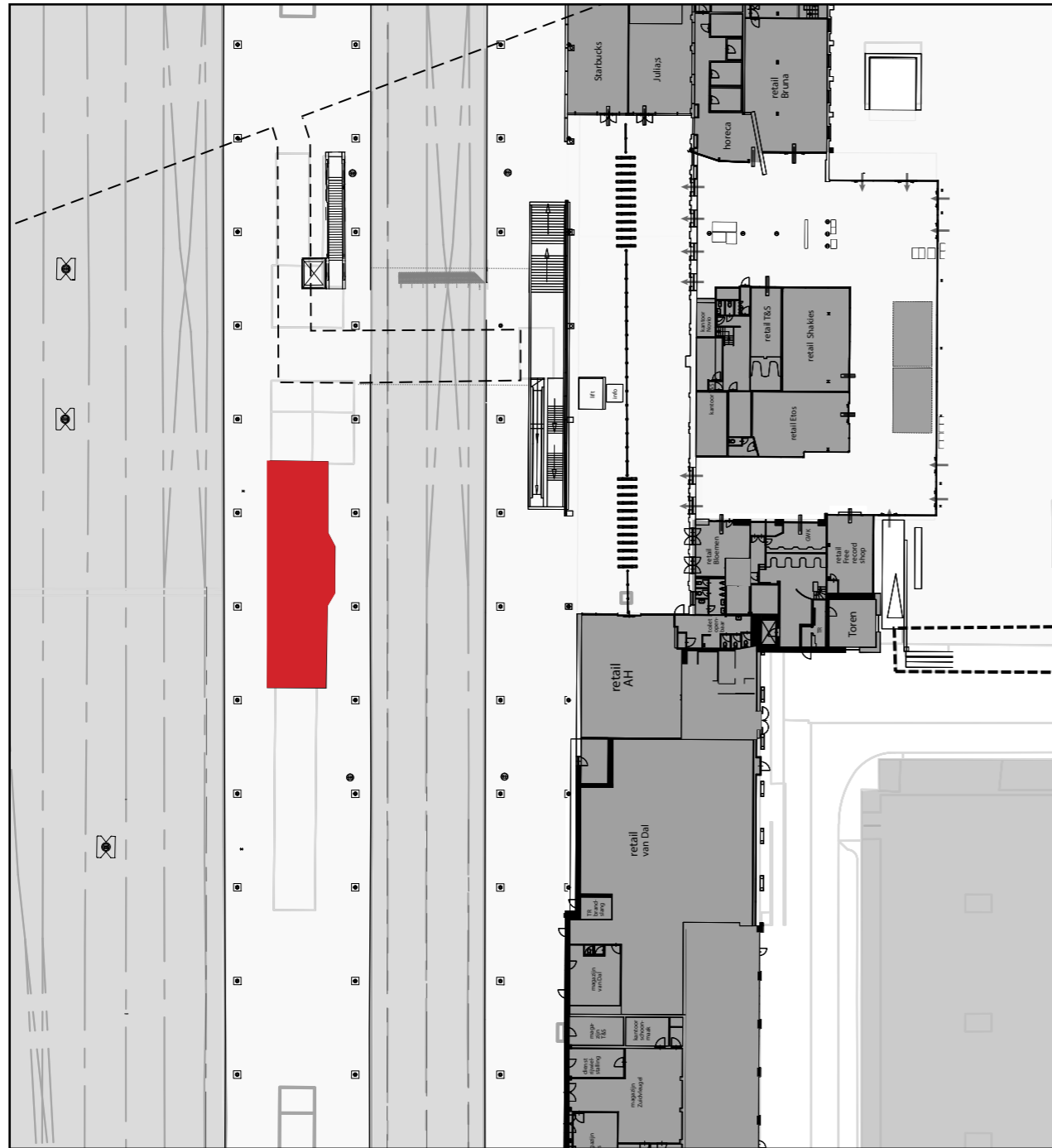
- De voorkeur gaat uit naar een hybride spantconstructie van hout en staal. Houten spanten reduceren de CO2 voetprint van het ontwerp en passen bij een eigentijds ontwerp;
- De positie van de perronopgangen en het grid van de kolommen van de perronkap worden op elkaar afgestemd;
- Goede opvang en lokale opslag van regenwater op de uiteinden het perron is een integraal onderdeel van de opgave.



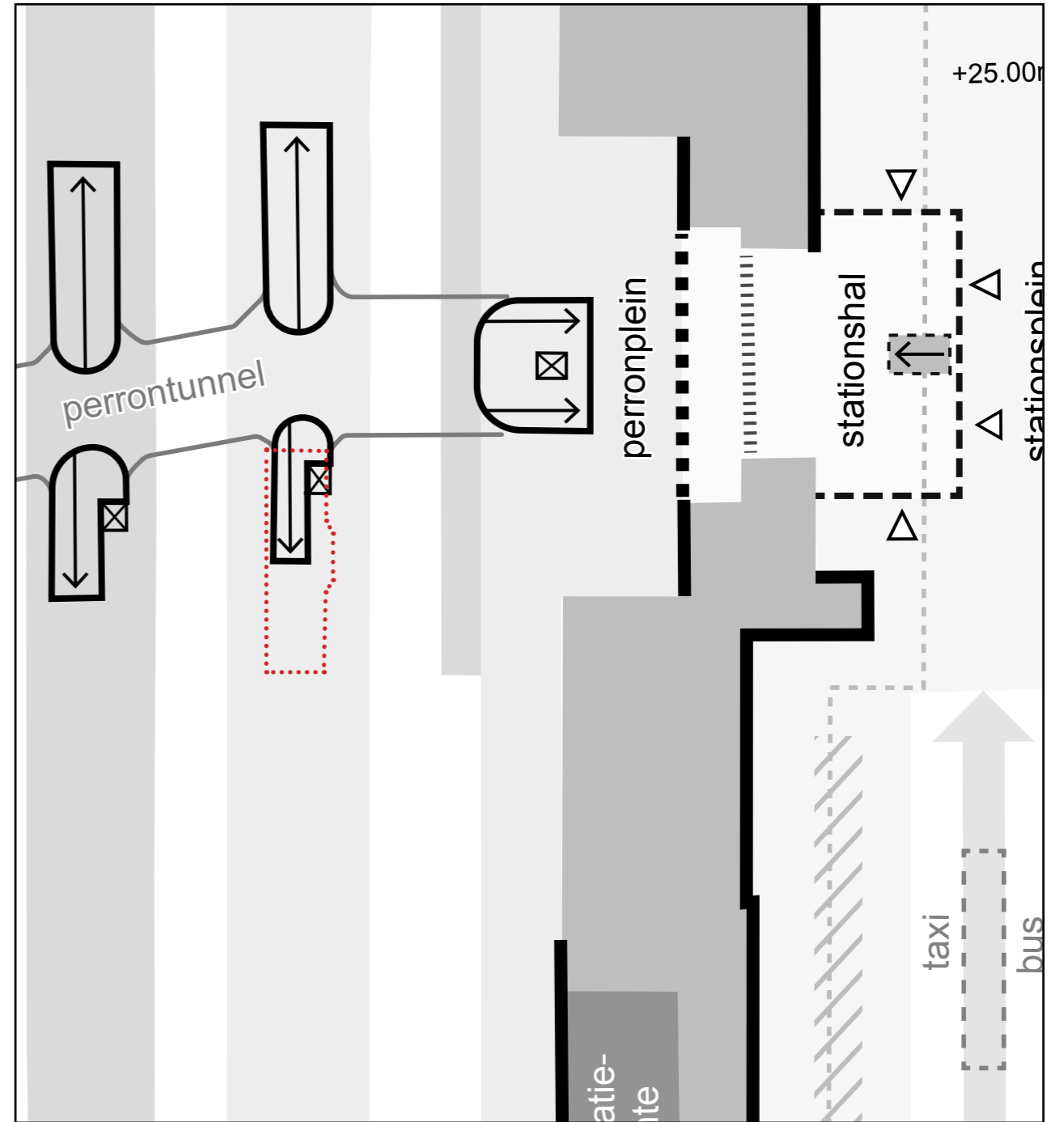
Gecombineerde constructie van hout en staal



Gebogen houten constructie



Huidige situatie



Toekomstige situatie (indicatief); hierop is te zien dat de plek van het wachruimtes samenvalt met de stijpunten van de nieuwe perrontunnel

5.1.3 Aankomst in Nijmegen - perrons en wachtruimtes

De ontwerpuitgangspunten voor de outillage op de perrons staan beschreven in het Document Stationsoutillage, dat voortkomt uit het Spoorbeeld. Doordat de nieuwe stijpunten (PHS) ruimer van opzet zijn, conflicteert het ruimtebeslag van de zuidelijk stijgpunt van het bestaande eilandperron met de huidige positie van de oude wachtruimten. Deze wachthuisjes zijn niet meer in gebruik voor reizigers, maar vertegenwoordigen volgens de Waardestelling hoge cultuurhistorische waarde.

Het advies is om één van deze wachtruimten te behouden door het te verplaatsen of op een andere wijze te hergebruiken.

Kaders

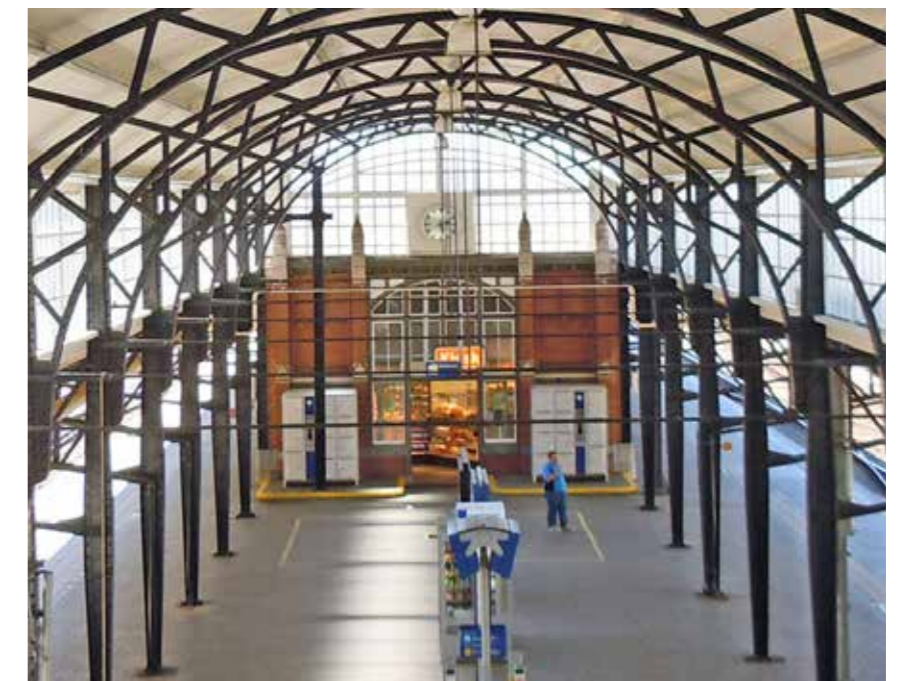
- De posities van zitobjecten en overige outillage zijn goed afgestemd op de ritmiek van de kolommen;
- De configuraties, de materialen en de kleuren van de stations-outillage harmoniëren met het stationskarakter en versterken deze op een positieve manier;
- Vergroening aan de uiteinden van de perrons is wenselijk en kan dienen als regenwater infiltratie buffer.

Aanbeveling

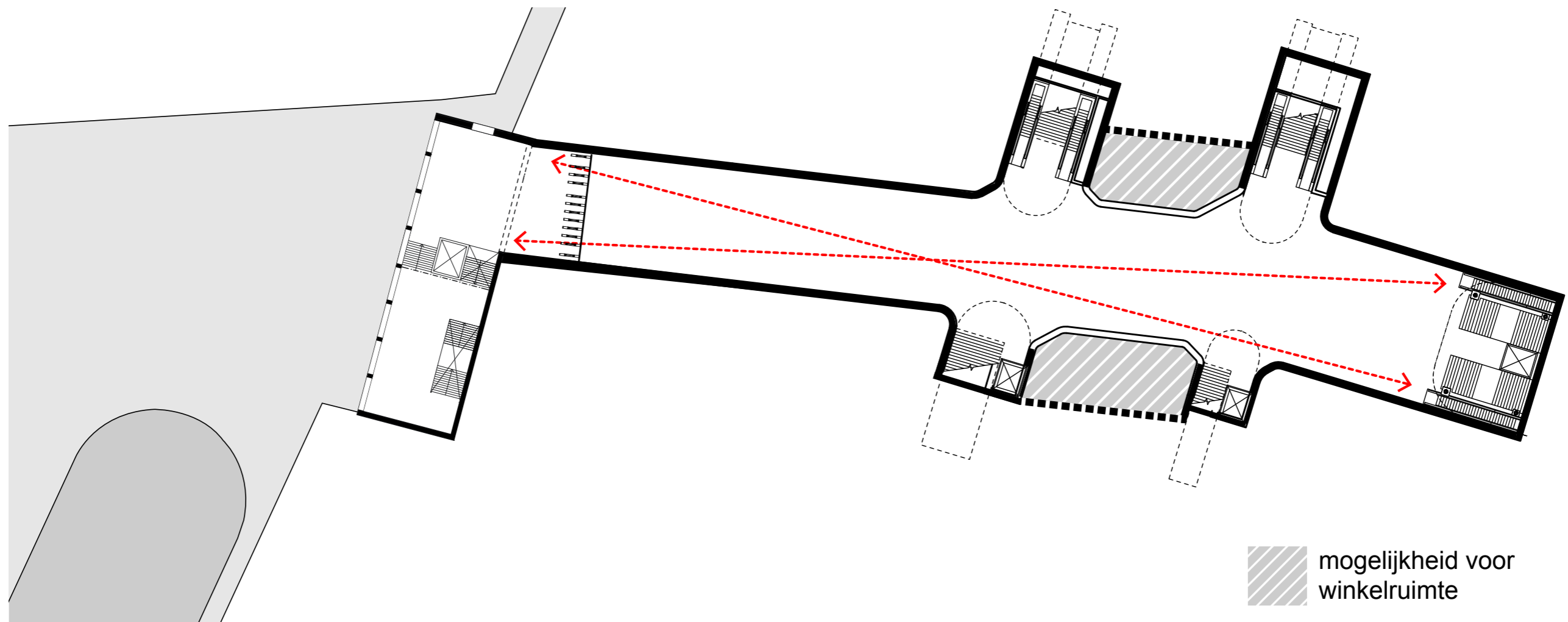
- Eén van de wachthuisjes kan worden verplaatst op hetzelfde perron (zuidzijde) en zou weer een (semi-)publieke functie kunnen krijgen. Indien dit niet mogelijk is, zouden de wachthuisjes of het historische bouw materiaal op een andere wijze kunnen worden hergebruikt;
- Standaard stationsoutillage zal mogelijk aangepast kunnen worden in kleur en materiaal als dit gewenst is om beter te passen bij de historische kwaliteit van dit station.



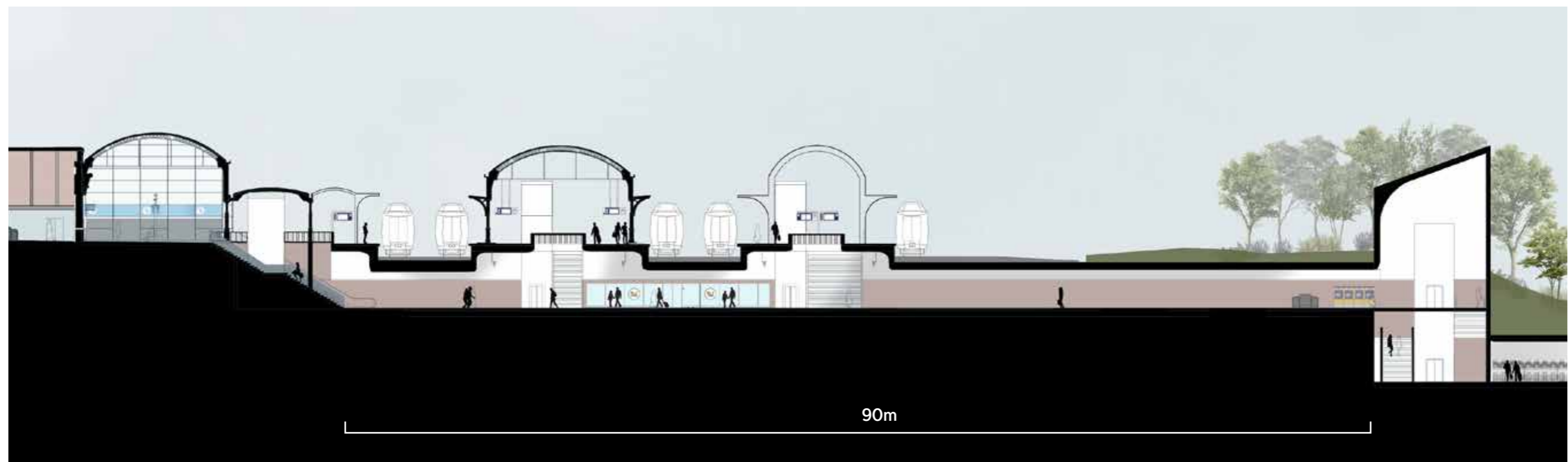
Wachthuisje gezien vanuit de perrontunnel



Monumentaal perrongebouw op station Amersfoort



Indicative floor plan of the new platform tunnel whereby the red arrows indicate the sightlines from the starting point at the platform level towards the station entrance on the west side



Indicative cross-section of the platform tunnel

5.1.4 Aankomst in Nijmegen - perronopgangen en tunnel

In het kader van het PHS project heeft een uitgebreide studie van te verwachten reizigersstromen de capaciteit en de maten van de perronopgangen bepaald. Trappen, roltrappen en liften zijn gedimensioneerd op deze studie. De grootte en de maten van de vides in de perrons zijn nader bepaald in dit document. Voor de lichttoetreding in de tunnel en de oriëntatie van de reiziger in de perrontunnel, zijn de vijf vides in de perrons royaal gedimensioneerd. De perrontunnel krijgt een uitgesproken ontwerp dat licht en robuust is. Het ontwerp van de perrontunnel en de perronopgangen bouwt voort op het architectonische idioom van H.C. Peters en S. Van Ravesteyn. Mogelijkerwijs zouden er in de perrontunnel extra ruimte gemaakt kunnen worden voor (commerciële) voorzieningen. Deze extra ruimte kan tussen de twee perronopgangen worden gerealiseerd om de beleving, de aantrekkelijkheid en de ruimtelijke kwaliteit van de tunnel te versterken.

Kaders

- De maat van de vides bij de stijpunten worden gemaximaliseerd om zoveel mogelijk natuurlijk lichtinval in de perrontunnel toe te laten. De vides houden rekening met de functionele eis dat er voldoende perronoppervlak (op het eilandperron) aanwezig moet zijn;
- Zichtlijnen tussen het niveau van het perron het niveau van de tunnel krijgen ruim baan;
- De borstweringen rond de vides zijn slank vormgegeven, laten veel licht door en worden ontworpen in relatie tot de historische gietijzeren constructies. De borstweringen worden bij alle opgangen in het stationscomplex op dezelfde manier vormgegeven;
- Aan de zijde van de tunnel zijn de vides en de borstweringen gekromd. De krommingen begeleiden de kruisende looplijnen op het perron en versterken het verfijnde ritme van de borstweringen;
- De trapeuning en borstweringen vormen een continu verhaal en versterken de ruimtelijke verbinding tussen de perrons en de perrontunnel;
- De perrontunnel heeft een horizontale geleiding in de wanden. Op 2,50 meter boven de tunnel vloer wordt een sterke lijn aangebracht en een materiaalwisseling. Onder deze lijn is de bekleding van de wanden gemetseld met een

onderhoudsvrije en lichte steen (conform eisen ProRail). Deze lijn loopt door tot en met de nieuwe entree aan de westzijde;

- Boven deze lijn is de afwerking van de wanden en de plafonds als abstracte vlakken gematerialiseerd (bijvoorbeeld regulier gepleisterd);
- De aansluitingen van plafond op wand, maar ook van wand op wand, zijn gekromd;
- Reizigersinformatie wordt via standaard bebording (richtlijnen ProRail en Spoorbeeld) hangend bevestigd aan het plafond, met een vrije hoogte van 2,50 meter onder de borden;
- De perrontunnel is obstakelvrij. Aan de westzijde staan de OVCP en andere stationsmiddelen (zoals kaartautomaten) dicht bij het entreegebied.

Aanbeveling

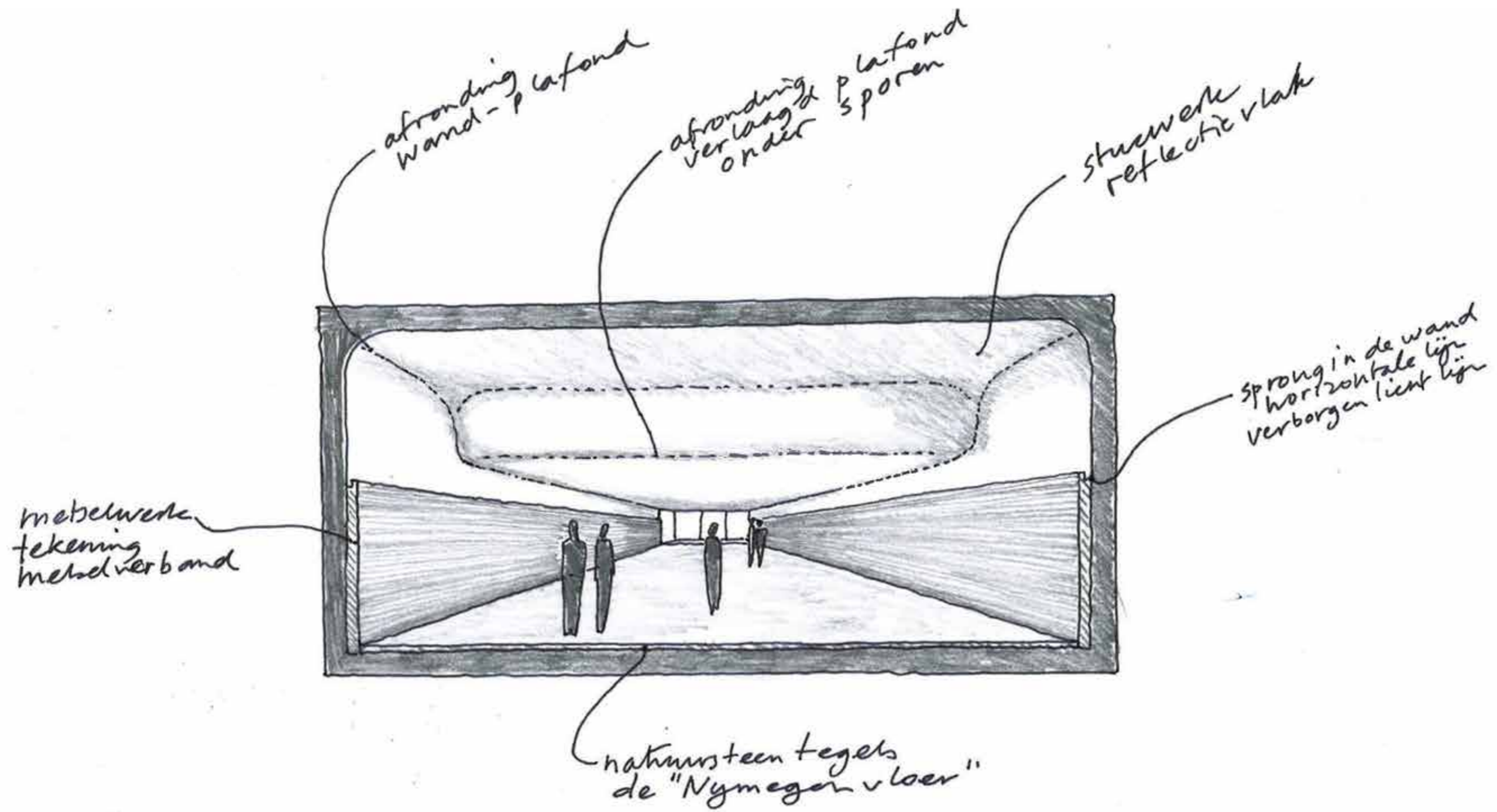
- In de perrontunnel kunnen twee ruimtes voor (commerciële) voorzieningen worden geïntegreerd tussen de twee stijpunten. Hiermee wordt de levendigheid en de sociale controle in de perrontunnel vergroot. De winkelpuien zijn transparant en worden in goed in het kader (met een hoogte van 2,50m) ingepast en gaan bij de opgangen de hoek om;
- De verlichting van de perrontunnel is hoofdzakelijk indirect via reflectie van het abstracte plafond. Verlichting van de perrontunnel wordt zoveel mogelijk geïntegreerd in de wanden opgenomen en gericht op het lichte plafond. Omdat de verlichting van de perrontunnel zal moeten voldoen aan ProRail regelgeving moet de vloer ook direct worden aangelicht vanwege toegankelijkheid voor 'personen met beperkte mobiliteit';
- In het westelijke deel van de tunnel is een daklicht (voor extra natuurlijk daglicht) wenselijk. Bij de uitwerking kan bekeken worden of de inpassing van een daklicht mogelijk is ter plaatste van de groenstrook / stuwwal;
- De wanden van de perrontunnel tussen de opgangen van spoor 3-4 en de westentree zijn geschikt voor een toegepaste kunstopdracht.



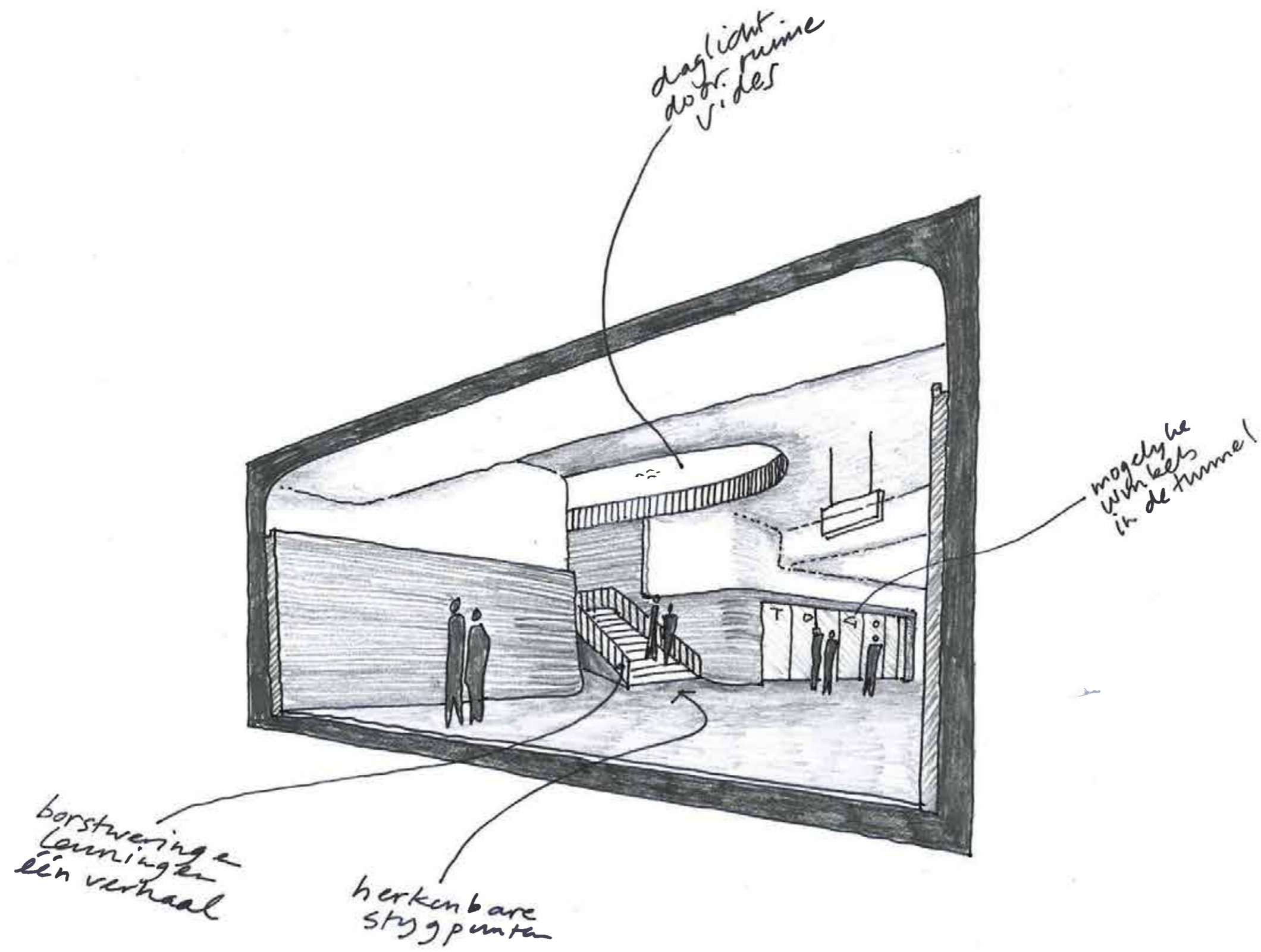
Perrontunnel in station Eindhoven; de aansluitingen van plafond op wand, maar ook van wand op wand, zijn gekromd



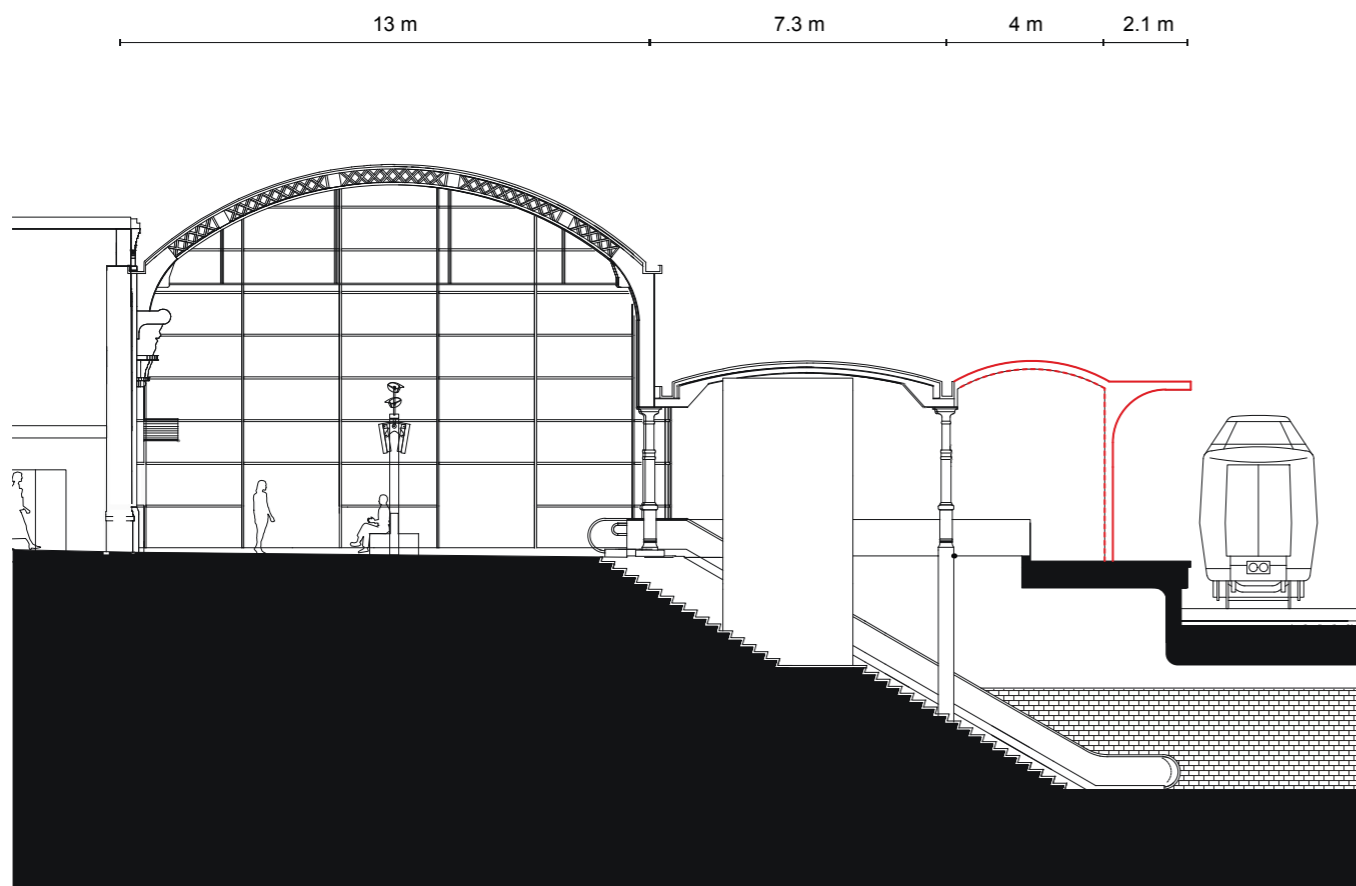
De wanden van de perrontunnel zijn geschikt voor een toegepaste kunstopdracht



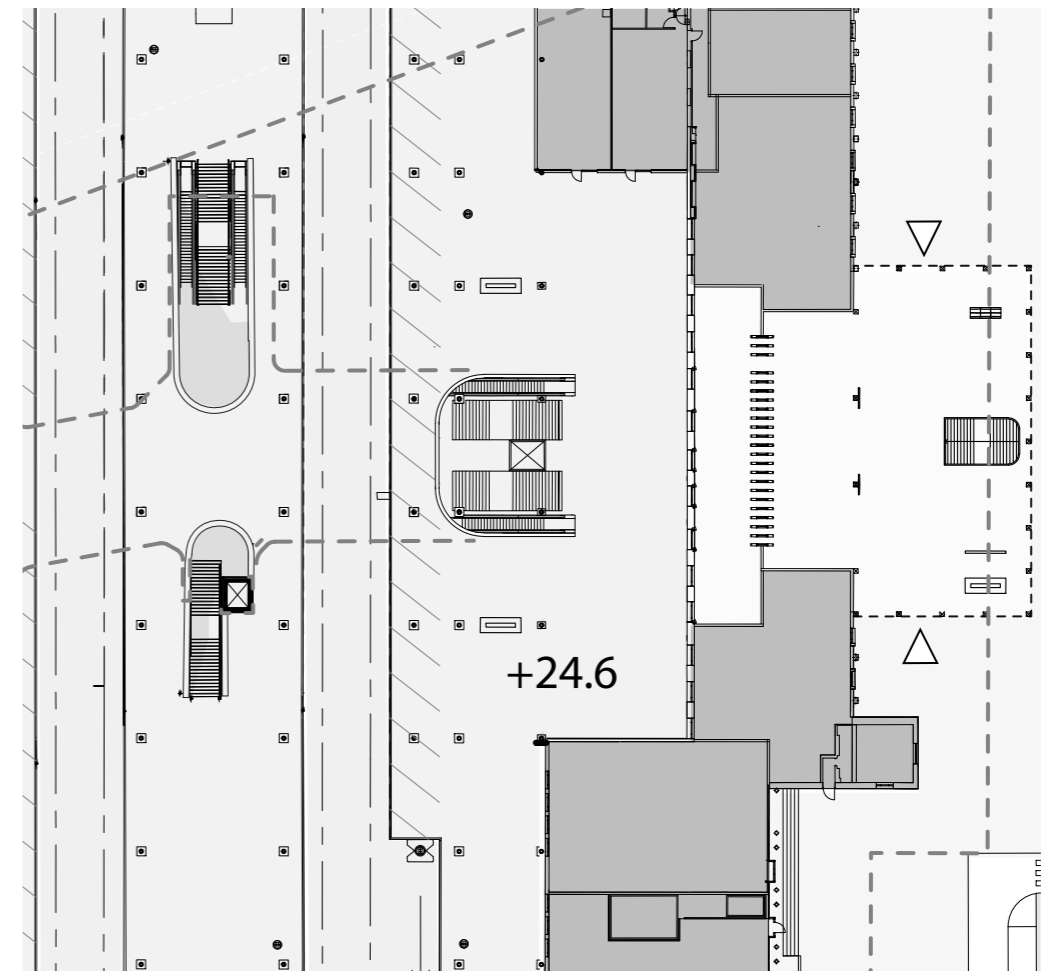
Perspectief in de perrontunnel naar het westen



Perspectief in de perrontunnel bij stijgpunten en zicht op mogelijke voorzieningen



Doorsnede perronplein met centraal stijgpunt



Centrale as van station Nijmegen

5.1.5 Aankomst in Nijmegen - perronplein

Het perronplein dient weer hersteld te worden tot een volwaardig plein en krijgt een symmetrisch-geïntegreerde opgang naar de perrontunnel. De huidige OV-poortjes worden verplaatst naar de stationshal. Hierdoor ontstaat er ruimte om van het perronplein een verblijfsplek te maken.

De theatertrappen die van het perronplein naar de huidige tunnel worden vervangen door een centraal stijgpunt in de as van de hal. De benodigde capaciteit resulteert in een breder stijgpunt dan het constructieve stramien. Hierdoor passen de lift en de trappen binnen één stramien (h.o.h. 10 meter), en zullen de roltrappen aan de buitenzijde van de stijgpuntconfiguratie worden geplaatst. De monumentale kolommen van de perronpleinoverkapping komen daarmee op de trapleuning terecht en moeten op een goede manier worden voorzien van een sokkel geïntegreerd in de trapleuning. Een goede aansluiting van het stijgpunt op het perronplein in relatie tot het constructieve stramien is van belang en versterkt de relatie met perronpleingevel van H.C. Peters.

Daarnaast wordt het perron op spoor 1a lokaal verbreed, zodat er een perronspoor ontstaat waar treinen richting Arnhem zullen halteren. De verbreding van het perron zorgt ervoor dat er een nieuwe kap aan de bestaande perronkap moet worden ontworpen. Indien er een aparte constructie nodig is, dan zal dit qua vormgeving en ritmiek goed moeten worden afgestemd met de monumentale perronkap.

Kaders

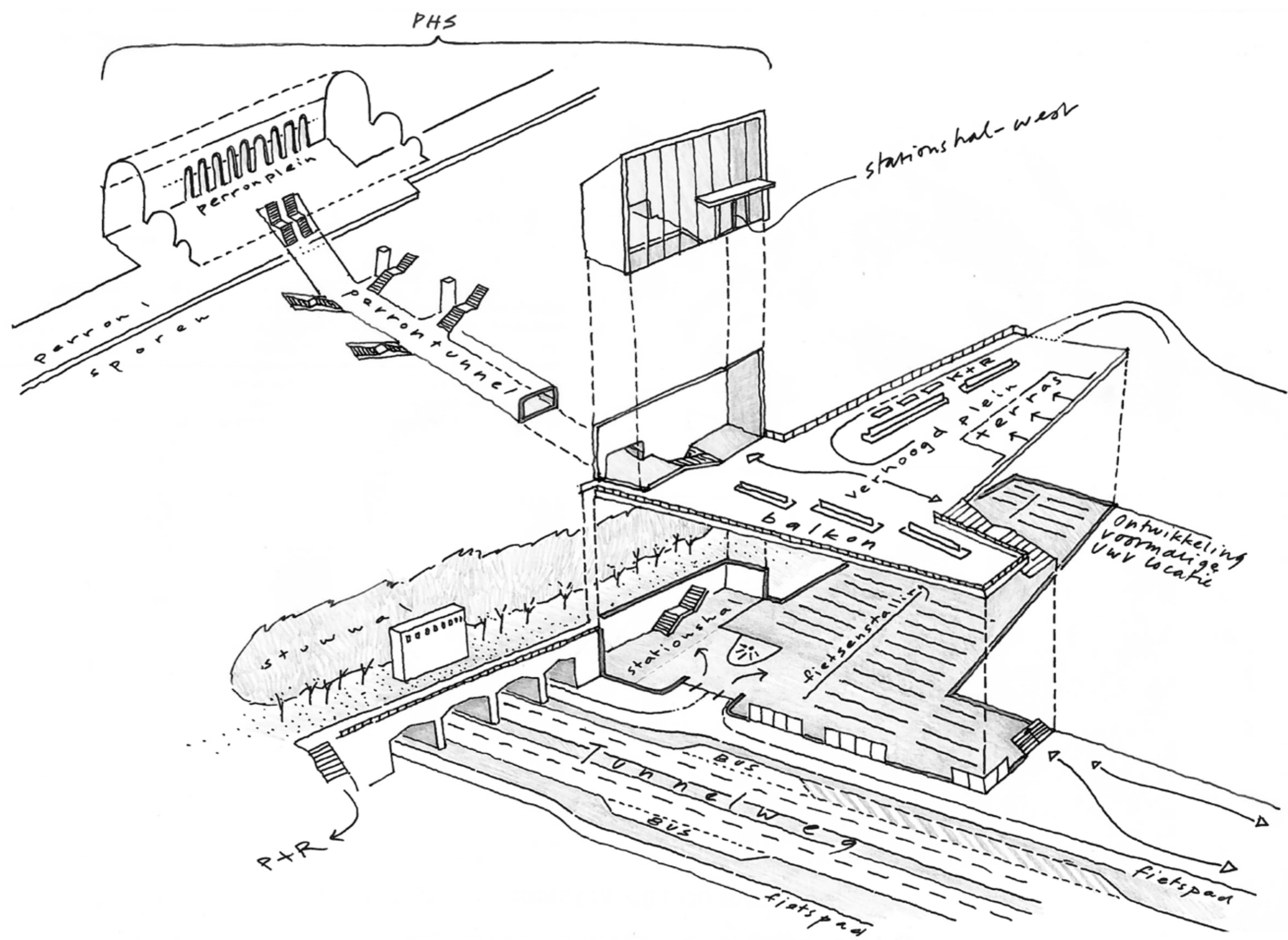
- De nieuwe opgang vanuit de perrontunnel is symmetrisch in de ruimte gepositioneerd op een minimale afstand van 10 meter t.o.v. perronpleingevel. De ruimtelijke relaties en oriëntaties langs deze centrale looplijn zijn maximaal;
- De kolommen van de grote gebogen kap over het perronplein krijgen een kolomvoet of sokkel geïntegreerd met de leuning langs de trappen van het stijgpunt;
- De balustrades rondom het centrale stijgpunt wordt vormgegeven conform de balustrades in de rest van het station (zie 5.1 Perronopgangen en Perrontunnel);
- De vide, die door het stijgpunt ontstaat, heeft afgeronde hoeken;
- De verbreding van de perronkap dient een onderdeel te worden van de familie van boogkappen en moet aansluiten bij de architectuur van de bestaande boogkappen;
- De bestrating van het perronplein is gelijk aan de bestrating van rest van het stationsgebouw en perrontunnel (zie hoofdstuk 4.3);
- De inrichting van het perronplein dient rekening te houden met de drukke loopstroom van de centrale trap naar het perron 1/35. Er is een grote stroom overstappers die de trap gebruiken en naar het zuiden lopen op perron 1/35 (Maaslijn).

Aanbeveling

- Stationsmiddelen worden ontspannen afgestemd op de ritmiek van de kolommen (h.o.h. 10 m) of afgestemd met het nieuwe stijgpunt. In de tussenliggende ruimtes is er ruimte om het perronplein als fijne verblijfsplekken in te richten.



Huidige situatie perronplein



5.2.1 Westzijde - stationsentree

Station Nijmegen krijgt een nieuwe toegang aan de westzijde, doordat de perrontunnel wordt doorgetrokken. Deze nieuwe stationstunnel komt uit de stuwwal op een hoogte van +18.85m NAP; dat is 6.45m hoger dan het peil van de Tunnelweg. De stationsentree wordt integraal ontworpen met een verhoogd plein (+16.80m NAP) en de nieuwe overdekte fietsenstalling. Deze worden in samenhang ontworpen met naastgelegen ontwikkelingen van de voormalige UWV-locatie. Een goede vindbaarheid en toegankelijkheid van het station is noodzakelijk om aan de westzijde een waardige entree van het station te maken. Het station is een markant gebouw dat met beperkt volume opvalt tussende omliggende hoogbouwontwikkelingen. De nieuwe entree vraagt om een zichtbare en architectonische inpassing die aansluit bij de rest van het station en de hoogteverschillen op een vanzelfsprekende manier kan overbruggen.

Kaders

- Het nieuwe stationsgebouw moet de grote niveauverschillen overbruggen en deze op natuurlijke wijze met elkaar verbinden. De perrontunnel mondt uit in een hoog en breed volume dat op zeer overzichtelijke wijze ruimte biedt aan trappen en lift;
- Het stationsgebouw is een markant gebouw dat oprijst uit het talud van de stuwwal en een krachtige wand vormt aan het plein. Het gebouw is breed, verticaal en ingetogen gecomponeerd en heeft drie grotendeels gesloten gevels terwijl de westgevel volledig open is (glazen pui). Hiermee is de oriëntatie van het gebouw westwaarts evident;
- Het stationsgebouw dient in samenhang ontworpen te worden met de gevel en het dak van de fietsenstalling;
- De perrontunnel krijgt natuurlijk daglicht door de oriëntatie op een grote glazen pui (westzijde) in het stationsgebouw. Hierdoor is tevens ruim zicht en oriëntatie op het opgetilde stationsplein en de Tunnelweg;
- De trappen en de lift zijn in het zuidelijke deel van de stati-

onshal gesitueerd om goed aan te kunnen sluiten op alle drie de niveaus: de perrontunnel, het opgetilde stationsplein en de station toegang aan de Tunnelweg;

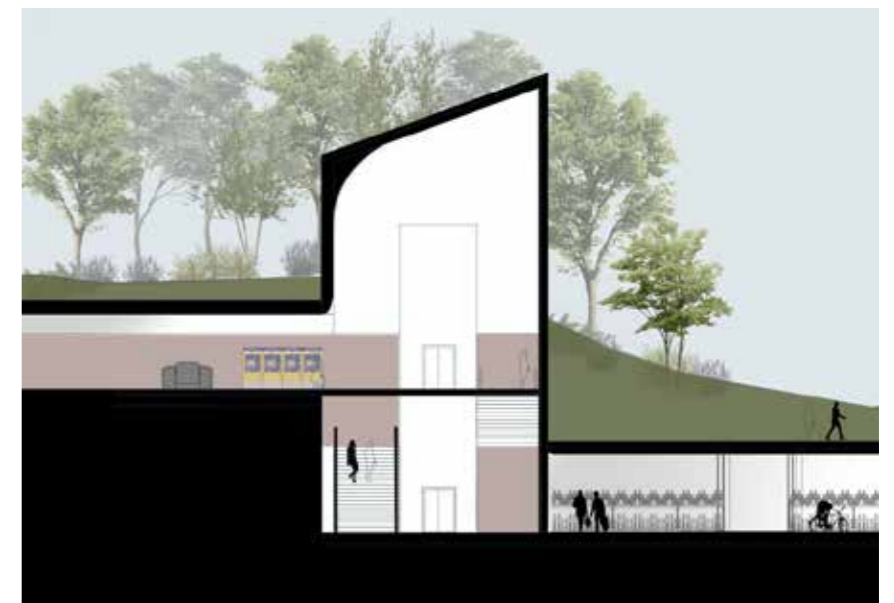
- De borstweringen van de trappen zijn in vormgeving gelijk aan alle trapleuningen en borstweringen in het hele station;
- Het gebouw is qua hoogte (in doorsnede) gelijk aan de perronkappen. Hierdoor is het goed zichtbaar vanaf de perrons, maar ook vanuit de omliggende omgeving. Het stationsgebouw-west is tevens in maat gelijkwaardig met het installatiegebouw boven op het Tunnelweg-tracé;
- Kaartverkoop en reisinformatie is voorzien in de overgang van stationsgebouw en perrontunnel;
- De aansluiting van de route over de Tunnelweg, vanaf de P+R, moet op een passende wijze aansluiten op de entree van het station.

Aanbevelingen

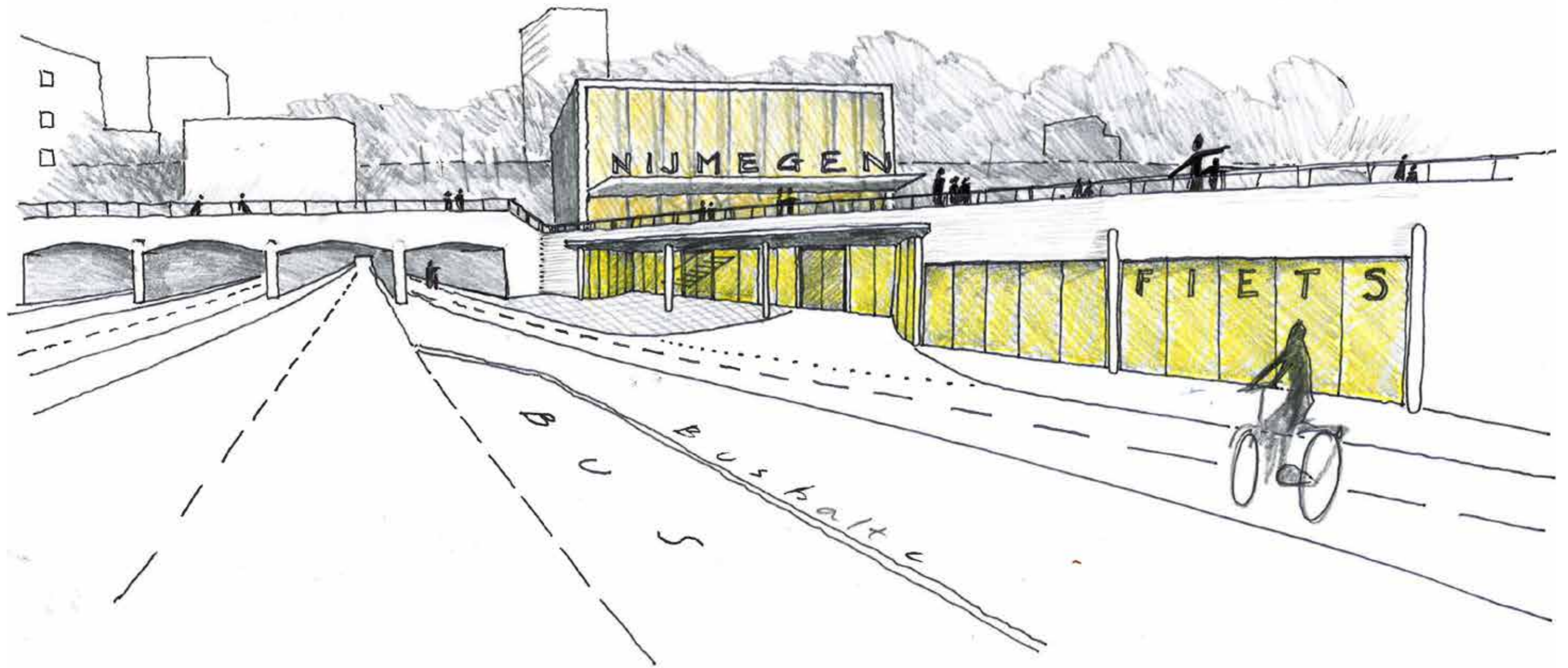
- De open gevel naar het westen is verticaal geleed. De verticale geleiding refereert aan de ritmiek in de architectuur van Van Ravesteyn. De verticaliteit versterkt de hoogte en benadrukt de karakteristieke hoogteverschillen in de locatie. Het verticale gebouw contrasteert met de horizontale lijnen van de stuwwal en het landschap;
- In het stationsgebouw wordt een toegang opgenomen naar de P&R-verbinding aan de andere zijde van de tunnelweg; Het moet duidelijk zijn dat dit een secundaire toegang is met enkel de functie van een verbinding maken met het P+R terrein. De hoofdloopstroom blijft evident georiënteerd op het nieuwe verhoogde stationsplein;
- In de toekomst zou het eventueel mogelijk moeten zijn om (commerciële) voorzieningen in het stationsgebouw te integreren. De meest voor de hand liggende plek voor een commerciële ruimte in de overgang tussen stationsgebouw en perrontunnel in de buurt van de kaartverkoop en reisinformatie.



Stationshal Rotterdam (1954), ontworpen door S. Van Ravesteyn. Het dak in relatie tot de glazen pui zou een inspiratie kunnen zijn voor het stationsgebouw.



Doorsnede van de mogelijke contouren van de stationsentree



Zicht op de toekomstige stationsentree

5.2.2 Westzijde - fietsenstalling

Aan de Tunnelweg, grenzend aan het nieuwe stationsgebouw, blijft het twee-richtingen fietspad bestaan met een directe toegang tot de nieuwe overdekte (bewaakte/beheerde) fietsenstalling met een capaciteit van ruim 3000 stallingsplaatsen. Naast de entree voor de fietsers komt een aparte entree voor voetgangers en busreizigers die het stationsgebouw willen bereiken.

Kaders

- De entrees van het station en de fietsenstalling hebben aparte ingangen, maar zullen zich in één architectonisch kader adresseren aan de Tunnelweg. De entrees worden teruggelegd in de gevel waardoor er natuurlijk een overdekt entreegebied ontstaat;
- De beheerder van de fietsenstalling heeft ruim zicht op de entree naar de stalling en naar de entree van het station. Hiermee is sociale controle en beheer van het stationsgebouw gecombineerd met de functie van toezichthouder van de fietsenstalling;
- De gevel van de fietsenstalling staat parallel aan de Tunnelweg en versterkt het profiel van deze weg;
- De gevel van de fietsenstalling aan de Tunnelweg is verticaal geleed en refereert daarmee aan het architectonische idioom

van de verticale puien in de andere delen van het stationscomplex. De compositie van de gevel maakt duidelijk waar de ingang van de fietsenstalling is (i.r.t tot directe toegang tot het stationsentree) en versterken het ritme van de indeling van de fietsenstalling. Vanaf de tunnelweg is het i.v.m. sociale controle wenselijk dat de pui (deels) transparant is;

- In de westelijk hoek van de fietsenstalling wordt een trap met allure geïntegreerd die het openbare gebied langs de Tunnelweg verbindt met het verhoogde plein/dak van de fietsenstalling.

Aanbevelingen

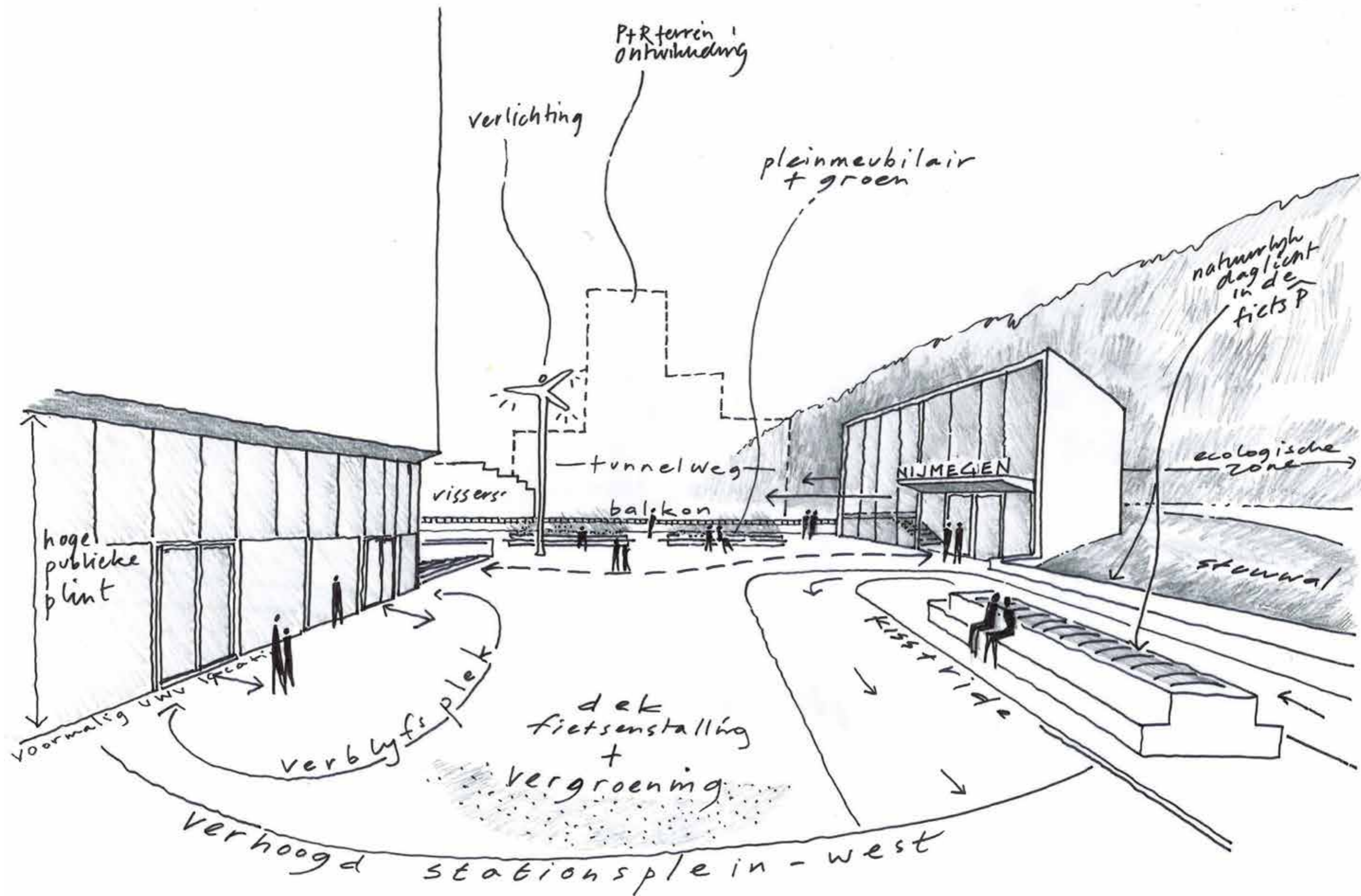
- De omlijsting van de tunnelmond wordt in één doorgaande lijn verbonden met de gevel van de gebouwde fietsenstalling;
- Daglicht dient waar mogelijk diep in de overdekte fietsenstalling toegelaten te worden. De toepassing van daklichten kan functioneel zijn en passend binnen de rationale structuur van de stalling;
- In de fietsenstalling is een ruime hoofdas door het hart van de stallingsruimte gesitueerd.



Entree station Amstel; de toegang ligt terug t.o.v. de rooilijn



Metrohalte De Pijp; de fietsassen worden benadrukt door daklichten



5.2.3 Westzijde - stadsbalkon

Het dak van de nieuwe fietsenstalling zal worden ingericht als een tweede stationsplein met verblijfskwaliteit. Het is een opgetild plein (+16.8 m NAP) dat op een vanzelfsprekende wijze naast het talud van de stuwwal is gepositioneerd en een tweede toegang tot het nieuwe stationsgebouw faciliteert. Het stationsgebouw ligt aan het Stadsbalkon en vormt een visuele relatie met de tegenovergelegen ontwikkeling. Tevens wordt de groene stuwwal beleefbaar gemaakt doordat het verhoogde plein erop aansluit. Het dak van de fietsenstalling wordt daarmee een stedenbouwkundige sluitsteen tussen het nieuwe station, het groen van de stuwwal en de ontwikkellocatie van het voormalige UWV-terrein: hier wordt de aankomende reiziger welkom geheten in Nijmegen. Daarnaast kan het verhoogde plein ook als taxi-standplaats en K&R locatie dienen. Het peilverschil tussen Tunnelweg (12,5m+ NAP) en het opgetilde plein is 4,3 meter. Het versterken van de landschappelijke kwaliteiten van de stuwwal is een aparte opgave. Deze zone heeft mogelijk een groot potentieel voor ecologische ontwikkeling in de stad. Bovendien verankert deze groenzone de spoorbundel ruimtelijk in de stedelijke groenstructuur.

Kaders

- Het opgetilde plein is een hoogwaardig verblijfgebied en krijgt een bestrating die aansluit bij de rest van het station;
- Groenvoorzieningen op het plein zijn onderdeel zijn van de inrichting van het verblijfsgebied om de relatie tussen stuwwal en plein te versterken. Vaste bouwkundige bakken met voldoende grond en opgaand groen kunnen worden gecombineerd met banken en zitelementen;
- Het opgetilde plein dient goed en aantrekkelijk verlicht te worden door de plaatsing van lichtmasten. Deze openbare verlichting moet in samenhang ontworpen worden met het nieuwe station. Het nieuwe station is ook een belangrijk 'lichtbakken' door de grote glas pui gericht op het plein;
- De dakconstructie moet toestaan dat er auto's op kunnen rijden zodat het plein flexibel in te zetten is als K&R, taxi-standplaats of mindervaliden vervoer;

Aanbevelingen

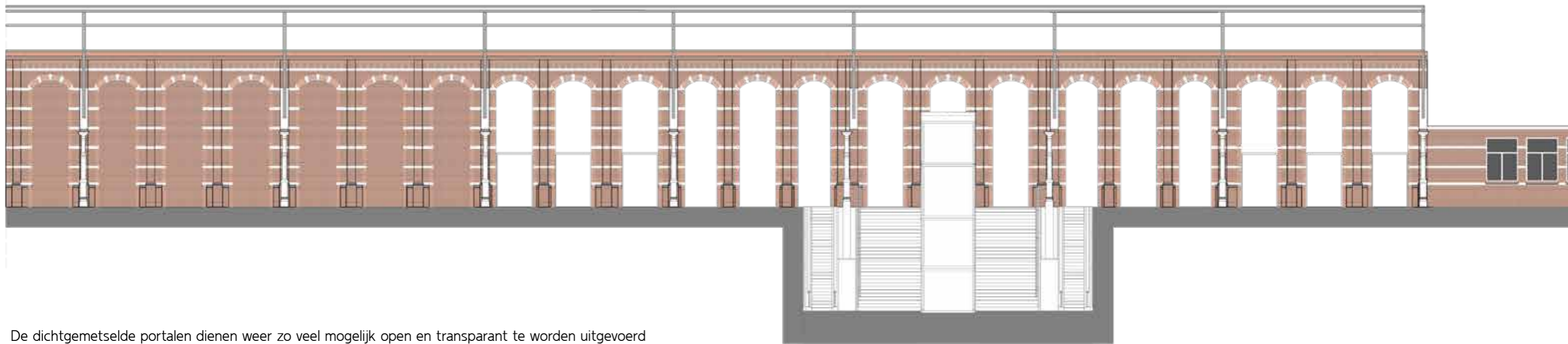
- De trappartij die het maaiveld koppelt aan het opgetilde plein wordt aan de westzijde geïntegreerd met de gevel van het gebouw op de voormalige UWV-locatie (noordgevel). Deze trappartij kan met overmaat als verblijfsplek worden vormgegeven;
- De borstwering van het opgetilde plein aan de Tunnelweg is halfgesloten (onderdeel) van de gevel en halfopen, uitgevoerd als buisleuning (doel: samenhang met andere borstweringen). Deze borstwering koppelt in één vloeiende lijn de gevel van de noordgevel van de fietsenstalling met de constructie omliggende van de tunnelmond en de passerelle naar de P&R locatie ten noorden van de Tunnelweg;
- In de inrichting van het plein moet rekening worden gehouden met daklichten naar de fietsenstalling. Deze kunnen geïntegreerd worden met de groenvoorzieningen;
- Geluidsschermen die langs de stuwwal moeten komen zijn zo groen en onopvallend vormgegeven en gaan op in de landschappelijke situatie;
- De stuwwal dient een robuuste landschappelijke inrichting te krijgen. De bestaande bomen en planten zullen moeten worden aangevuld. Deze opgave vraagt om expertise op het gebied van landschapsontworp en ecologie. De openbare toegankelijkheid van deze groene zone moet nader worden uitgewerkt en bepaald;
- Het uiteindelijke inrichtingsplan van het Stadsbalkon zal moeten leiden tot de samenhang van de verschillende ruimtelijke opgaven die zich hier afspelen: een goede visuele relatie tussen de stationsentree en de nieuwbouwlocatie, integratie van loopstromen, inpassing van K&R en taxi's, de vergroening van het plein i.r.t. de stuwwal en de mogelijke positionering van daklichten naar de fietsenkelder. Dit inrichtingsplan zal met stakeholders en betrokkenen worden ontwikkeld en uitgewerkt. Het betreft dan ook stakeholders uit de omgeving die nu nog buiten de scope van dit KRK vallen.



Groenvoorzieningen op het plein zijn onderdeel zijn van de inrichting van het verblijfsgebied om de relatie tussen stuwwal en plein te versterken



Geluidsschermen langs de stuwwal zijn zo groen en onopvallend mogelijk vormgegeven



De dichtgemetselde portalen dienen weer zo veel mogelijk open en transparant te worden uitgevoerd

5.3.1 Oostzijde - Petersgevel

In navolging van de opwaardering van het perronplein (5.1.5), is de restauratie van de hiërarchisch opgebouwde perronpleingevel (H.C. Peters) van groot belang. Het oorspronkelijke gevelontwerp is gebaseerd op een geraffineerd verticaal ritme van bogen en een horizontaal lijnenspel van metselwerk en gepleisterde banden. De ornamenten in deze gevel accentueren de aansluitingen van kolommen en bogen. De gevelopeningen tussen de stationshal en het perronplein die nu zijn dichtgemetseld, moeten weer zo veel mogelijk worden geopend.

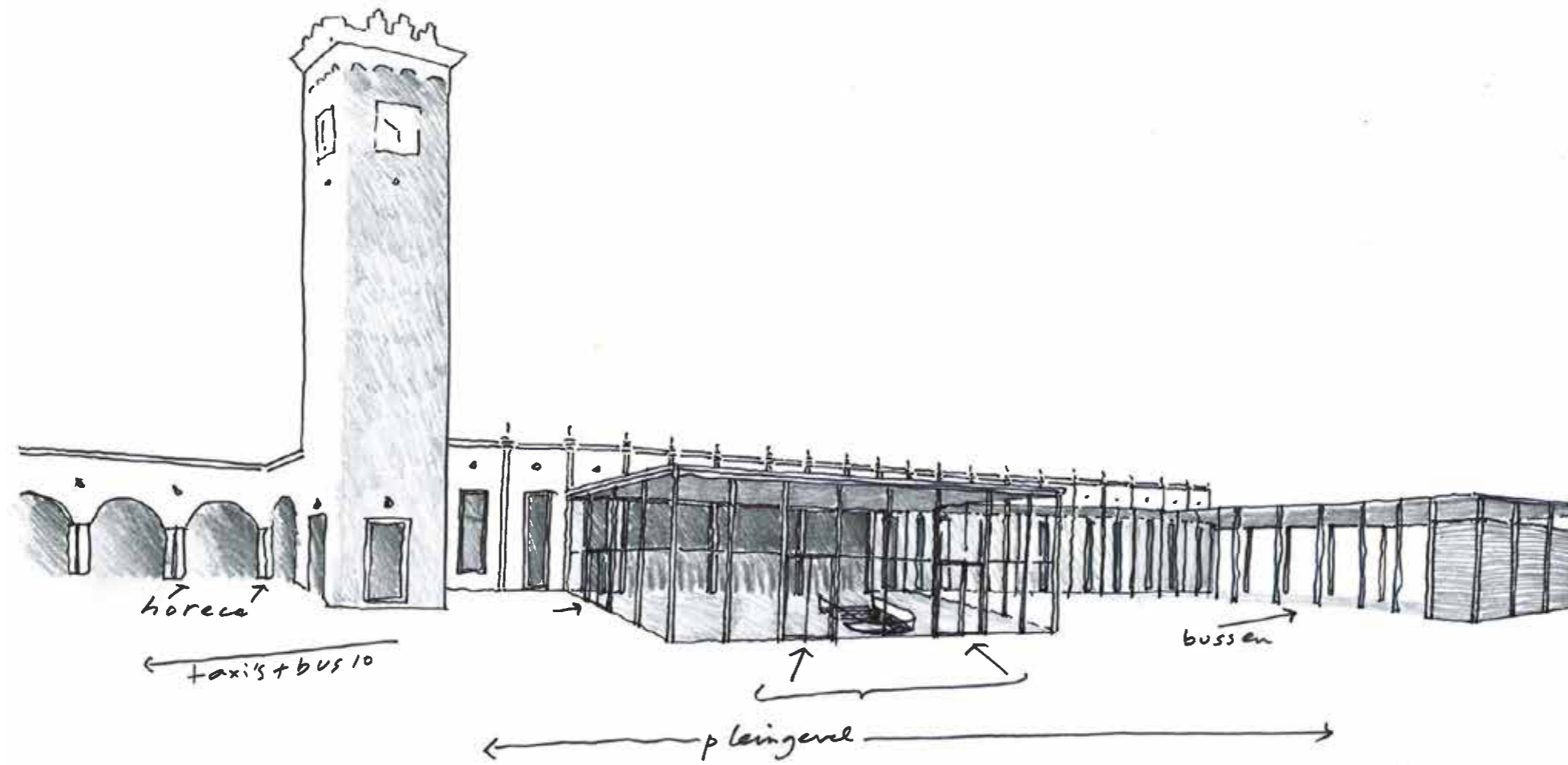
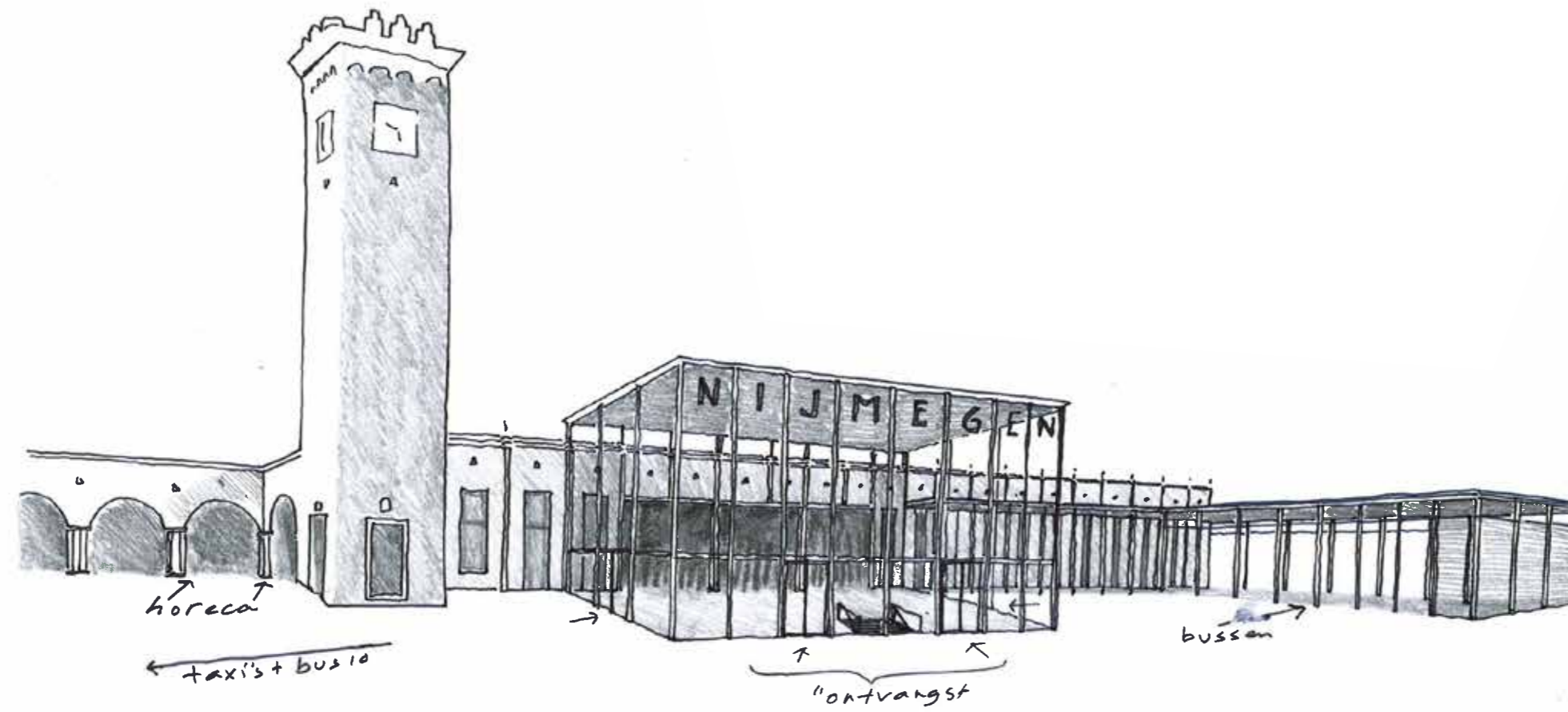
Kaders

- De perronpleingevel wordt gerestaureerd met mogelijkheden om winkels te ontsluiten of vitrines te realiseren. De dichtgemetselde portalen dienen weer zo veel mogelijk open en transparant te worden uitgevoerd.

Aanbevelingen

- Toekomstige ingrepen in de twee zijvleugels van het perron zullen moeten voortbouwen op de architectonische taal van H.C. Peters;
- De gevels van de winkelruimte van de huidige Albert Heijn aan het perronplein zijn van matige kwaliteit en niet passend bij de kwaliteit van de Peters gevels. Bij een toekomstige aanpassing dient een restauratieve aanpak te leiden naar een geïntegreerd ontwerp dat naadloos past bij de architectuur van het perronplein. Deze aanbeveling geldt ook voor de puien van de Starbucks en de Julia's bij toekomstige aanpassingen.





Studies stationshal: de nieuwe hal dient ondergeschikt te zijn aan de historische gevel

5.3.2 Oostzijde - stationshal

De huidige stationshal wordt op termijn vervangen door een toekomstbestendig ontwerp dat groot genoeg is om de groeiende hoeveelheid reizigers te verwerken. Zoals bij veel historische stations is er een spanningsveld tussen de waarde van het erfgoed en de noodzaak om eigentijdse voorzieningen te integreren. In de nieuwe stationshal wordt een centrale loopverbindingroute voorgesteld in lijn met de hoofdingang naar de perrontunnel met daarlangs de reisgerelateerde en commerciële voorzieningen.

De beperkte ruimte van de hal (breedte en diepte) en de geringe afstand tussen stationsplein en perrontunnel zal zich niet eenvoudig lenen voor het achter elkaar situeren van de verschillende reizigersvoorzieningen (incl. commerciële voorzieningen). Er zal gestreefd moeten worden naar goede ruimtelijke en programmatistische oplossing die eer doet aan zowel de noord-zuid oriëntatie van de langwerpige pleingevel als de oost-west verbinding naar het stadscentrum en de nieuwe westentree.

Kaders

- De stationshal wordt uitgebreid met een volume op het stationsplein vóór de oorspronkelijke gevel. De nieuwe stationshal is een functionele en toekomstbestendige ruimte met een royale oriëntatie op de stad. De architectonische expressie van de nieuwe stationshal verhoudt zich goed tot de doorlopende pleinwand en de markante toren;
- De architectuur van de stationshal sluit qua allure, ritmiek en materialiteit aan bij de architectuur van Van Ravesteyn. Er moet duidelijk sprake zijn van een 21e eeuwse gevel die respectvol omgaat met het 20e eeuwse ontwerp van Van Ravesteyn en daar op eigentijdse wijze op voortbouwt;
- De stationshal dient zich te ontwikkelen rondom één centrale as die perrontunnel, centraal stijgpunt, perronplein, stationshal en stationsplein aan elkaar rijgt. Door de logische sequenties van ruimtes zal de oriëntatie sterk verbeterd worden;

- De nieuwe stationshal voegt zich binnen het stramien van de gevel van Van Ravesteyn (h.o.h. 3.85m). Dit stramien is uitgangspunt voor de gevel en de invulling van de hal;
- Oriëntatie op de stad vanuit de stationshal is cruciaal. Vanuit de stationshal zijn de vier zichtassen (oriëntatiepunten) ingeleid: links het busstation, rechts de taxi's en bushalte lijn 10 en in het midden twee assen richting de binnenstad;
- Op de centrale as is een directe verbinding met de ondergrondse fietsenstalling wenselijk. De trap naar de fietsenstalling ligt symmetrisch in de hal en de vormgeving van de trap sluit aan bij de andere stijpunten in het station;
- Goede integratie van commerciële voorzieningen en genoeg ruimte voor stationsvoorzieningen in relatie tot de gekozen architectuur in het ontvangstdomein is noodzakelijk. Het gaat hier o.a. om statische en dynamische reisinformatie, kaartverkoopautomaten, informatiebalie, zitgelegenheden, OV-poortjes, prullenbakken, omroep, AED en brandblusser. Eisen voor de gebruikersruimte en afstand van objecten in relatie tot de loopstromen zijn opgenomen in het Spoorbeeld en de OVS (Ontwerpvoorschriften ProRail);
- Het interieur moet samen met de nieuwe uitbouw en het perronplein een goed uitgebalanceerde ruimtelijke sequentie opleveren. Het architectonische idioom van Peters en van Van Ravesteyn dient als referentie voor het ontwerp van de binnengevels van de nieuwe hal. Aandacht voor genoeg daglicht en goede integratie van commercieel programma is hier belangrijk;
- Verlichting dient in samenhang ontworpen te zijn en recht doen aan de drie verschillende karakters van uitbouw, binnenhal en perronplein;
- Het dak van de stationshal wordt ontworpen in relatie met de gevel en vormt een geheel;
- De architectonische articulatie van de sequentie van ruimten voor de Van Ravesteyn gevel, tussen de van Ravesteyn en de Peters gevel en het perronplein, is een zeer belangrijke

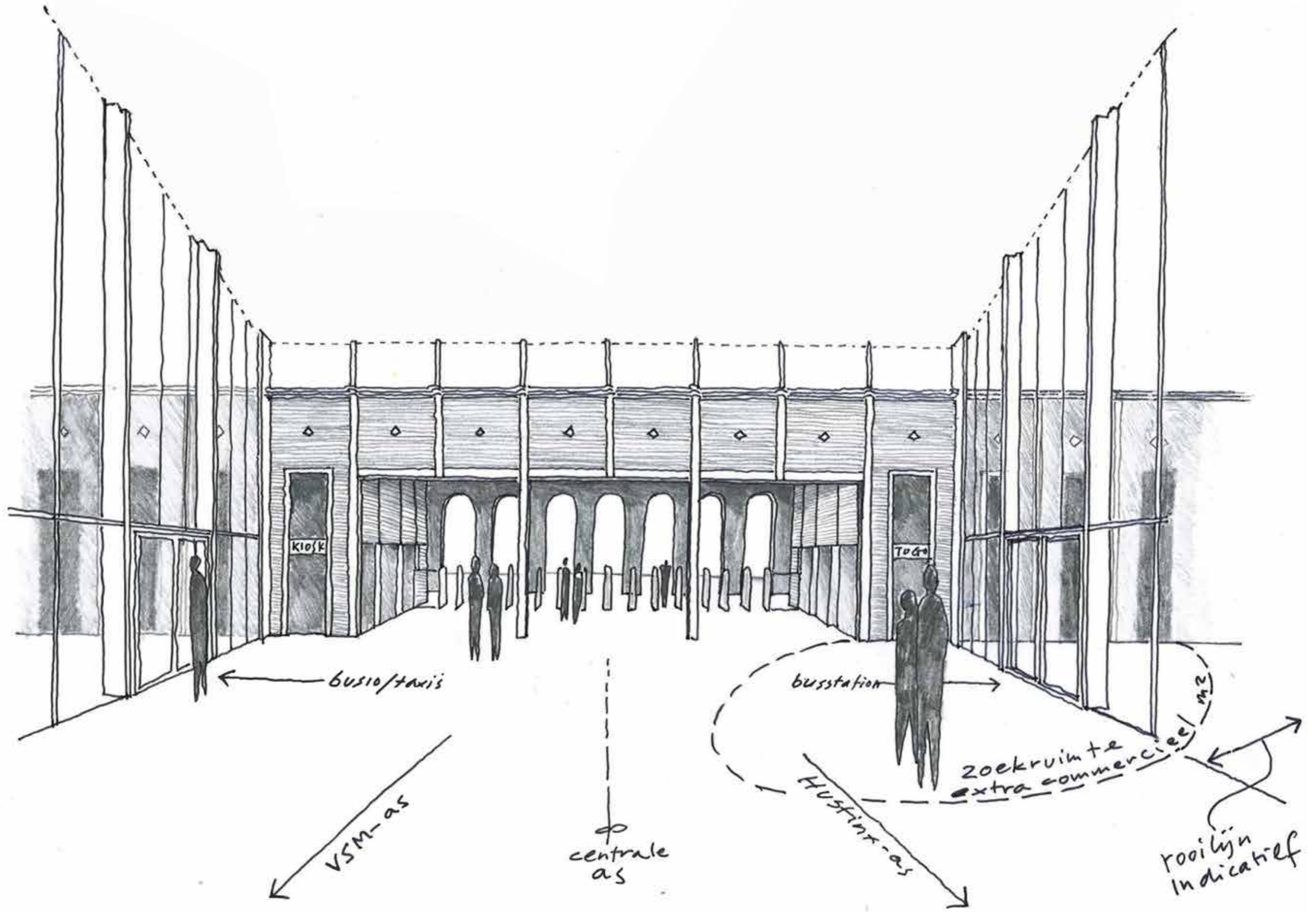
opgave. De opeenvolgende hoogtes en materialisatie van deze ruimten komt voort uit een integraal totaalconcept dat recht doet aan de historische onderdelen.

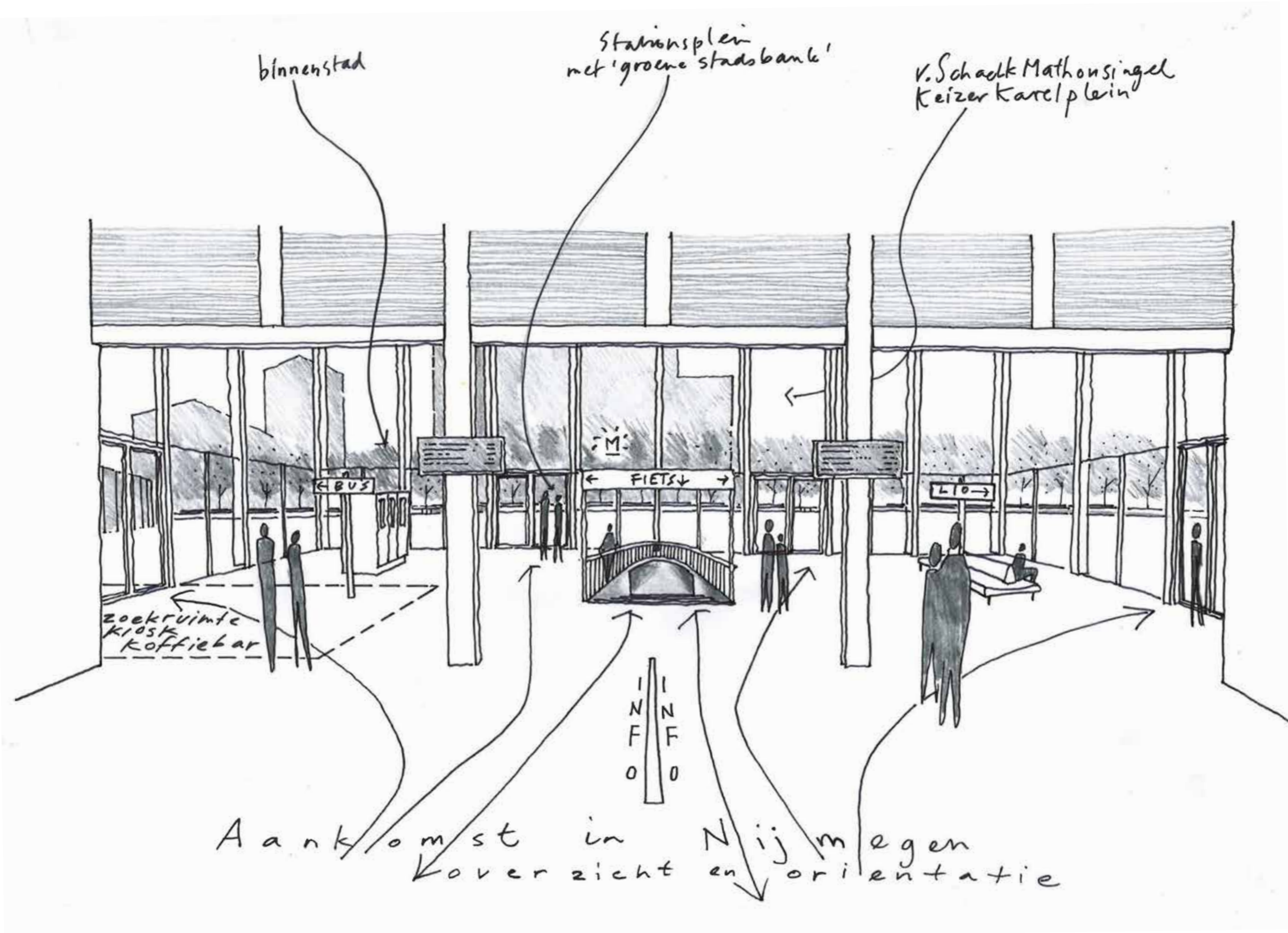
Aanbevelingen

- Afgebroken geveldelen van Van Ravesteyn dienen, waar mogelijk, te worden teruggebouwd;
- De wachtruimte voor de busreizigers op het stationsplein dient in dezelfde architectonische taal van de nieuwe stationshal ontworpen te worden;
- De campanile staat los van de stationshal, maar kan wel worden ervaren vanuit deze ruimte;
- Er wordt goed nagedacht over hoe (de relevante) stationsmiddelen (bijv. camera's) integraal aan het plafond worden bevestigd/opgehangen;
- Het integrale totaalconcept voor de stationshal moet ondersteund worden door een specifiek ontwerp voor de verlichting. Voor het verlichtingsontwerp moet onafhankelijke expertise worden betrokken.



JS-Galerie, Berlijn; harmonie in ritme tussen oudbouw en nieuwbouw





binnenstad

Stationsplein met 'groene stadsbank'

v. Schaack Mathoussingel
Keizer Karel plein

zoekruimte
kiosk
koffiebar

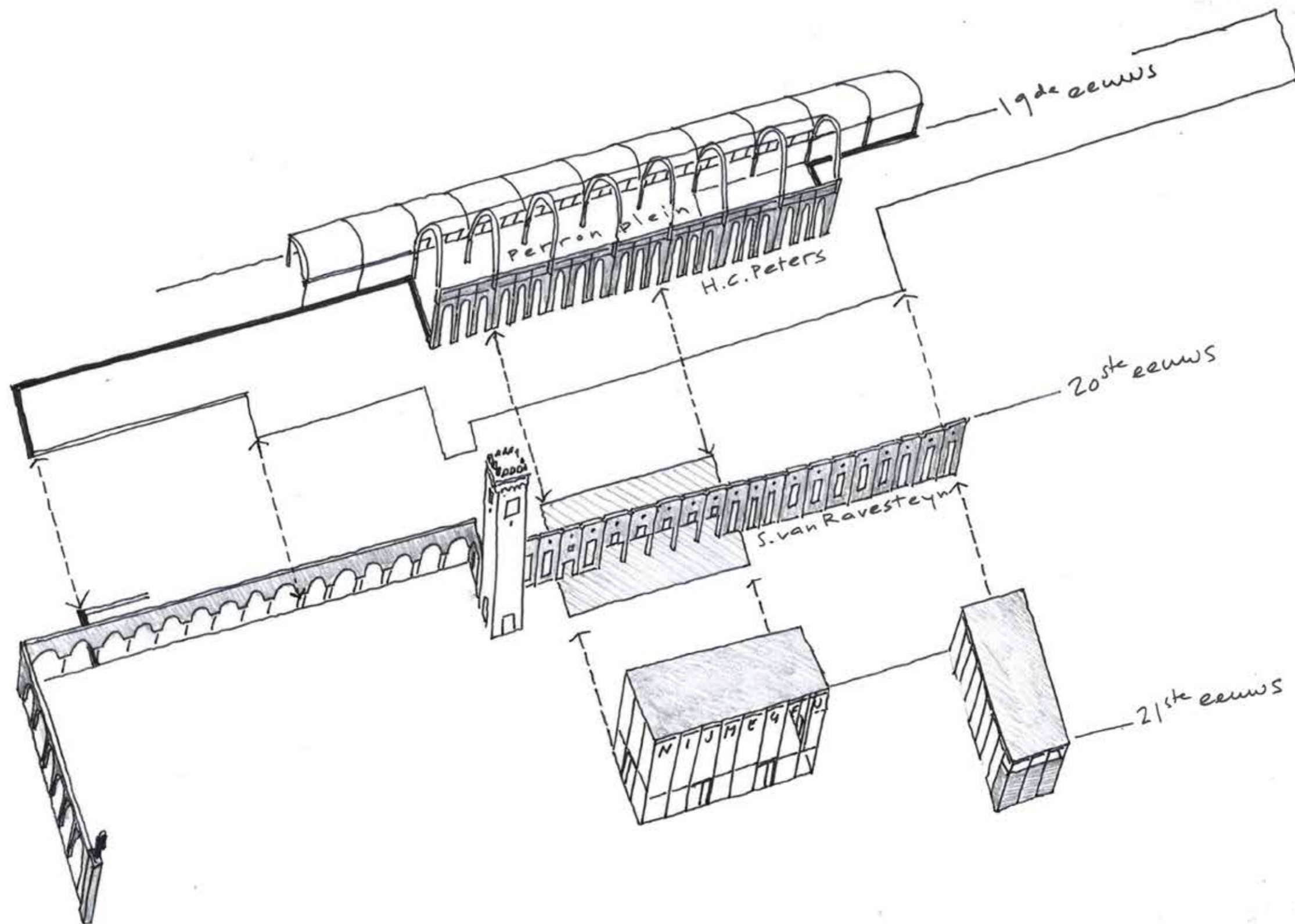
BUS

FIETS

L10

N
F
O
N
F
O

Aankomst in Nijmegen
Koverzicht en orientatie



Nieuwe toevoegingen aan het stationsgebouw zijn een 21e eeuwse voorzetting van de de architectonische taal van H.C. Peters en S. Van Ravesteyn

5.3.3 Oostzijde - Van Ravesteyngevel

In hoofdstuk 3 is de Van Ravesteyngevel van station Nijmegen beschreven. De restauratieve aanpak van deze gevel past bij de wens de historische allure van het station terug te brengen. Deze aanpak betekent meer dan het herstellen van het oorspronkelijke ontwerp. Het station zal zich moeten aanpassen aan de eisen en functionaliteiten van deze tijd. Een restauratieve aanpak van het station betekent dat het waardevolle karakter de architectuur uitgangspunt is om op voort te bouwen.

Kaders

- De stationstoren ('campanile') blijft het monumentale middelpunt van de compositie van de stationsgevel en het stationsplein. Koester deze bijzondere toren als icoon van het station en als stedenbouwkundige oriëntatiepunt in de stad;
- In contrast met het verticale accent van de toren, is de compositie van de stationsgevel horizontaal en gestrekt. De markante daklijst is opgespannen tussen de hoekpunten van het stationsplein en is van stedenbouwkundige betekenis. De continue horizontale daklijst van het station dient zonder onderbreking benadrukt te worden en bouwkundig gerestaureerd te worden;
- De hoofdgevel van het station heeft een lengte van ruim 80 meter en was voorheen herkenbaar door een prachtig ritme van 21 verticale penanten (h.o.h. 3,85m). Dit ritme dient hersteld te worden om de essentie van het ontwerp van deze gevel terug te brengen;
- Ter plaatse van de stationshal is een genuanceerde onderbreking van het ritme mogelijk om de entree van het station

te accentueren. De onderbreking bevindt zich tussen de portalen in het ritme van de gevel en biedt toegang naar de hal. De uitbouw is ondergeschikt en sluit naadloos aan bij het bestaande ritme van de gevel;

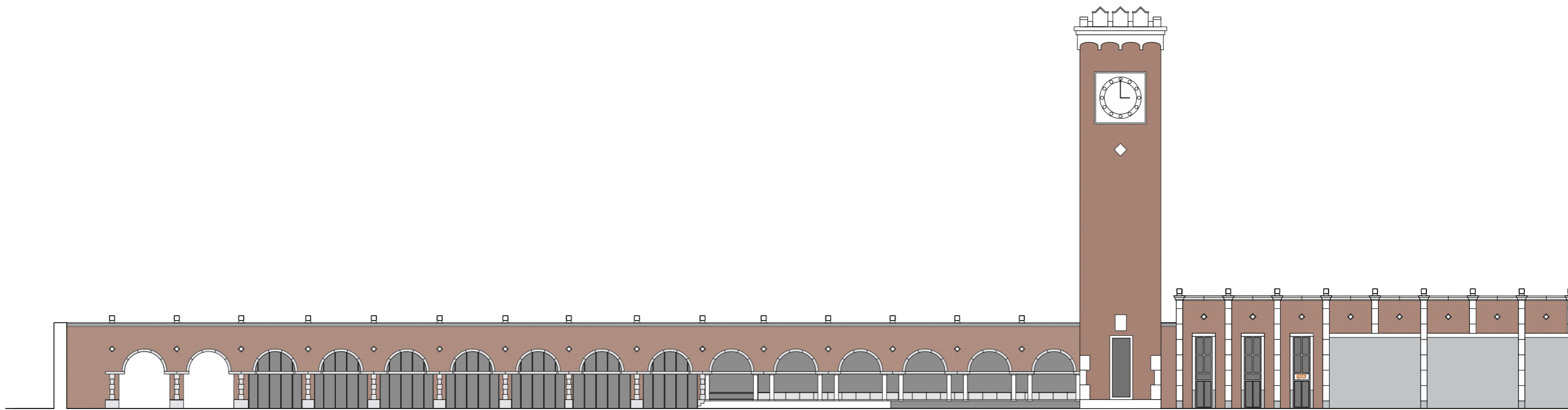
- Deze onderbreking en de toegang tot de stationshal achter de gevel is alleen nodig tot 4 meter boven maaiveld en maximaal 23 meter breed (6 x 3,85m penant afstand);
- De oorspronkelijke verticale gevelopeningen in de Van Ravesteyn gevel lenen zich voor het realiseren van toegangen tot functies (winkels). Deze gevelopeningen zijn heel specifiek ingekaderd met een lijst. In dit idioom kunnen in alle beuken gevelopeningen worden gerealiseerd binnen het ritme van de penanten;
- De betonnen penanten en de metselwerk invulling vormt de basis van dit architectonische idioom. Op dit idioom en materialenpallet dient op een eigentijdse wijze worden 'voortgebouwd.' Het is van belang dat het type metselsteen en kleurschakering overeenkomt met de oorspronkelijke metselsteen. Continuïteit in het materialenpalet en kleurenpalet van het station is zeer van belang;
- Er is voor het tweede deel van de Van Ravesteyn gevel op het zuidelijke deel van het stationsplein ook ruimte voor verblijfsplekken langs de gevel (terrassen bij horeca in deze vleugel). Deze gevel heeft een eigen ritme en boogmotief dat gerestaureerd dient te worden. De gelaagdheid van deze gevel met de arcade is een belangrijk onderdeel van het ontwerp;
- De plek voor expeditie van de stationswinkels wordt verplaatst van het noordelijke busplein (huidige situatie) naar



Alte Pinakothek, München: 'weiterbauen' op de bestaande gevel



Viaduc Daumesnil, Parijs: eenduidigheid van de gevel



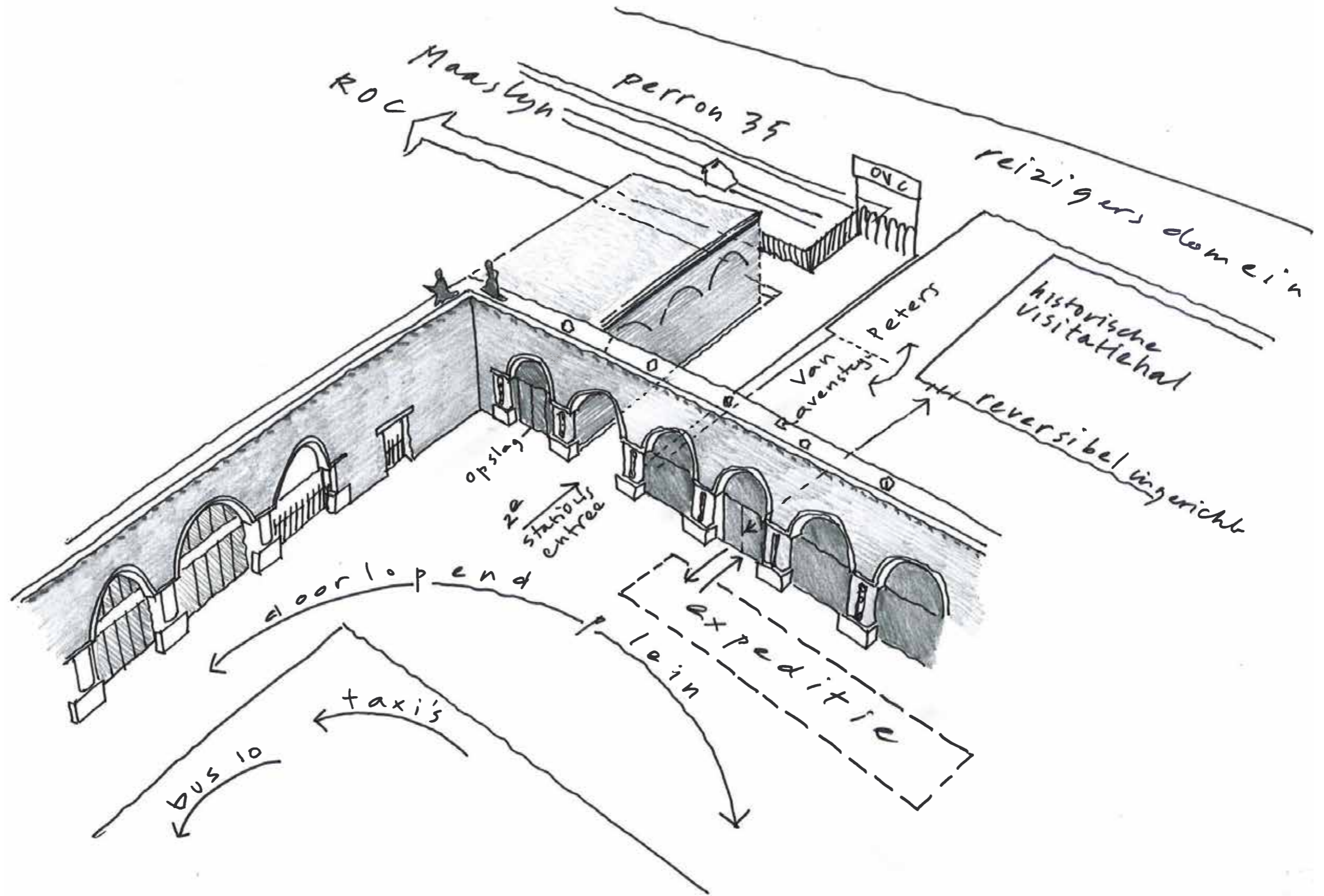
Restauratieve aanpak met aanpassingen ter plaatse van de nieuwe stationshal

de zuidelijke vleugel van het station. De inpassing van de expeditie functie moet uiterst zorgvuldig worden ontworpen omdat het onderdeel gaat uit maken van het stationsplein en ingepast wordt in dit monumentale deel van het station.

Kader

- De voet van de toren is nu afgesloten maar dient weer in originele staat geopend te worden, zonder dat dit een onpure plek wordt. De toren komt weer vrij te staan op het plein en krijgt de ruimte erom heen om de functie van het ruimtelijke 'scharnierpunt' en 'oriëntatiepunt' te kunnen vervullen;
- Het stationsplein wordt aan de zuidzijde begrensd door een gevelwand die door van Ravesteijn ontworpen is als voortzetting van de langgerekte hoofdgevel. In de huidige situatie is het Mercure-hotel tegen deze historische gevel aangebouwd en zijn de arcade bogen dichtgezet met kunststof puien. Bij toekomstige ontwikkelingen is aanpassing van deze situatie zeer gewenst. De kwaliteit van de historische gevel moet daarbij uitgangspunt zijn;
- Het derde deel van de gevel aan de noordzijde (busplein) heeft geen beschermde monumentale status. Aan deze gevel worden geen restauratieve eisen gesteld. Het is wel van belang dat het ritme van de gevel in stand blijft.





Secundaire stationsentree: opwaardering van deze toegang

5.3.4 Oostzijde - secundaire entree aan de zuidzijde

De secundaire entree aan de zuidoostzijde van het station naar perron 35 is een belangrijke verbinding voor reizigers die naar het naastgelegen ROC komen en gaan. De aanwezige opstelplek voor vuilcontainers die in het zicht staan conflicteren met de kwaliteit van deze route. De onsamenhangende openbare ruimte dient te worden aangepakt. Deze entree moet hoogwaardiger gemaakt worden en beter aansluiten bij de opwaardering van de rest van het stationsgebied. Op het perron 35 zal de perronkap worden aangepast (i.v.m. elektrificering van de Maaslijn). Hierdoor wordt de monumentale perronkap ingekort conform perron 1. De expeditie-ruimte wordt verplaatst naar de visitatiehal, omdat de huidige laad- en los plek aan de noordzijde niet meer voldoet en in gedrang komt met de bushalte.

Kader

- Er dient een integraal ontwerp opgesteld te worden voor de secundaire stationsentree dat recht doet aan het gebruik van de toegang en de aanzienlijke hoeveelheid reizigers die hier gebruik van maken;
- De visitatiehal moet reversibel aangepast en ingericht worden voor expeditie. In de toekomst moet een openbare functie mogelijk worden gemaakt.

Aanbevelingen

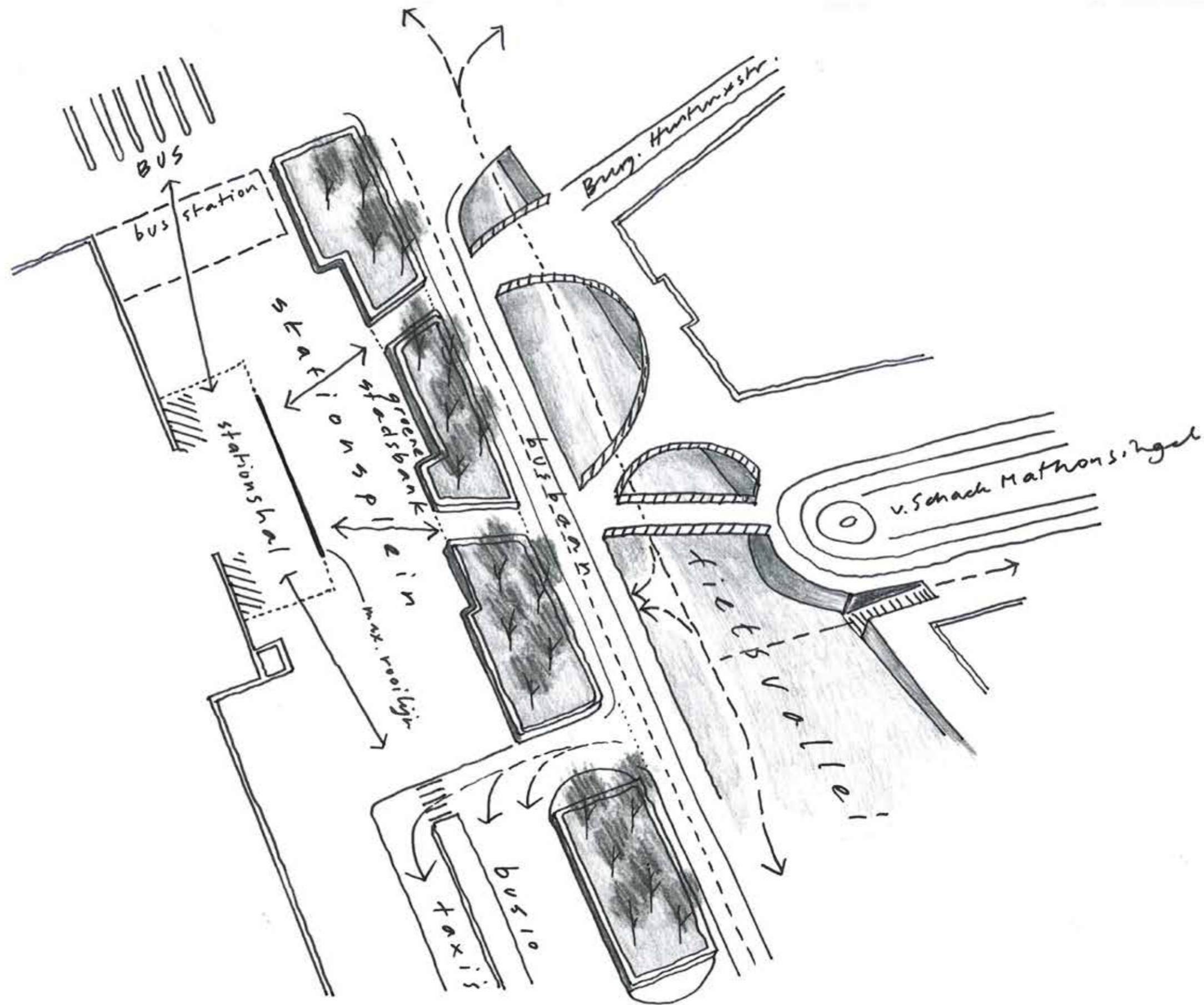
- De positie van de afvalcontainers langs de secundaire stationsentree is ongelukkig. Het inpassen en afschermen van deze containers moet hoogwaardiger. Een gemetseld gebouw in lijn met de architectonische taal van Peters of Van Ravesteyn wordt aanbevolen;
- De looproute van de secundaire naar het ROC dient te worden opgewaardeerd in samenspraak met de leiding van het instituut.



Afvalcontainer aan de secundaire entree aan de zuidzijde



Perronkap Spoor 35 wordt versmald i.v.m. elektrificatie Maaslijn



Schetsmatige weergave van het stationsplein. Van belang is dat de groene stadsbank een structurerende zone is die de busbaan duidelijk afzoomt van het stationsplein

5.3.5 Oostzijde - Stationsplein en routing binnenstad

Het stationsplein van Nijmegen zal versterkt worden als een belangrijk stedelijk knooppunt van lokale en regionale routes. De verkeerskundige complexiteit is zeer hoog. Kruisende bewegingen van voetgangers, fietsers, bussen, taxi's en expeditie van winkels zorgen op dit moment nog voor vele onduidelijke en onveilige punten in de huidige situatie. De herinrichting van het stationsplein staat daarom in het teken van de verbetering van oriëntatie, overzicht en veilig kruisen. Daarin is het aanbrengen van een heldere leesbare ruimtelijkheid en hiërarchie van groot belang. De logische ordening van functies en de overzichtelijke inrichting van het plein dient de verkeersstromen secuur te sturen en biedt daarnaast een aantrekkelijk stedelijk verblijfsgebied voor het station. Een goed plein wordt bepaald door de ruimtelijke kwaliteit van de randen. Daarom biedt dit document kaders voor de randen van het stationsplein.

Kaders

- De representatieve stationsgevel krijgt aan de overliggende rand van het stationsplein een antwoord in de vorm van een opgetilde gestrekte groenstrook met een reeks van bomen. De bomen vormen een luchtige groene wand van het plein waarachter het stadssilhouet zichtbaar blijft. De randen van deze groenstrook zijn stevige kaders van stenen banden waar zitgelegenheden zijn geïntegreerd. De hele groenzone kan als 'groene stadsbank' worden uitgevoerd. De bomen geven 'rugdekking' en passen bij de groene identiteit en ambities van de stad Nijmegen. De 'groene stadsbank' markeert een hoogwaardig verblijfsgebied en biedt uitzicht op stationsgevel;
- De voetgangersroutes naar de binnenstad worden gemarkeerd door twee assen gearticuleerd door de doorgangen in de lange groene stadsbank. De ruimtelijke overgang van het stationsplein (verblijfsruimte) naar wandelroute naar

de binnenstad moet heel precies ontworpen worden. Als de voetganger op de wandelroute loopt, begeleid door de banden van de doorsteek in de stadbank, dan wordt de kruising met de busbaan aangekondigd. Ruimtelijke middelen worden ingezet om de voetganger alert te maken op deze kruising. De voetganger krijgt géén voorrang middels een zebepad, dus overzicht en ruimtelijke helderheid is van het hoogste belang bij het ontwerp van deze kruisingen;

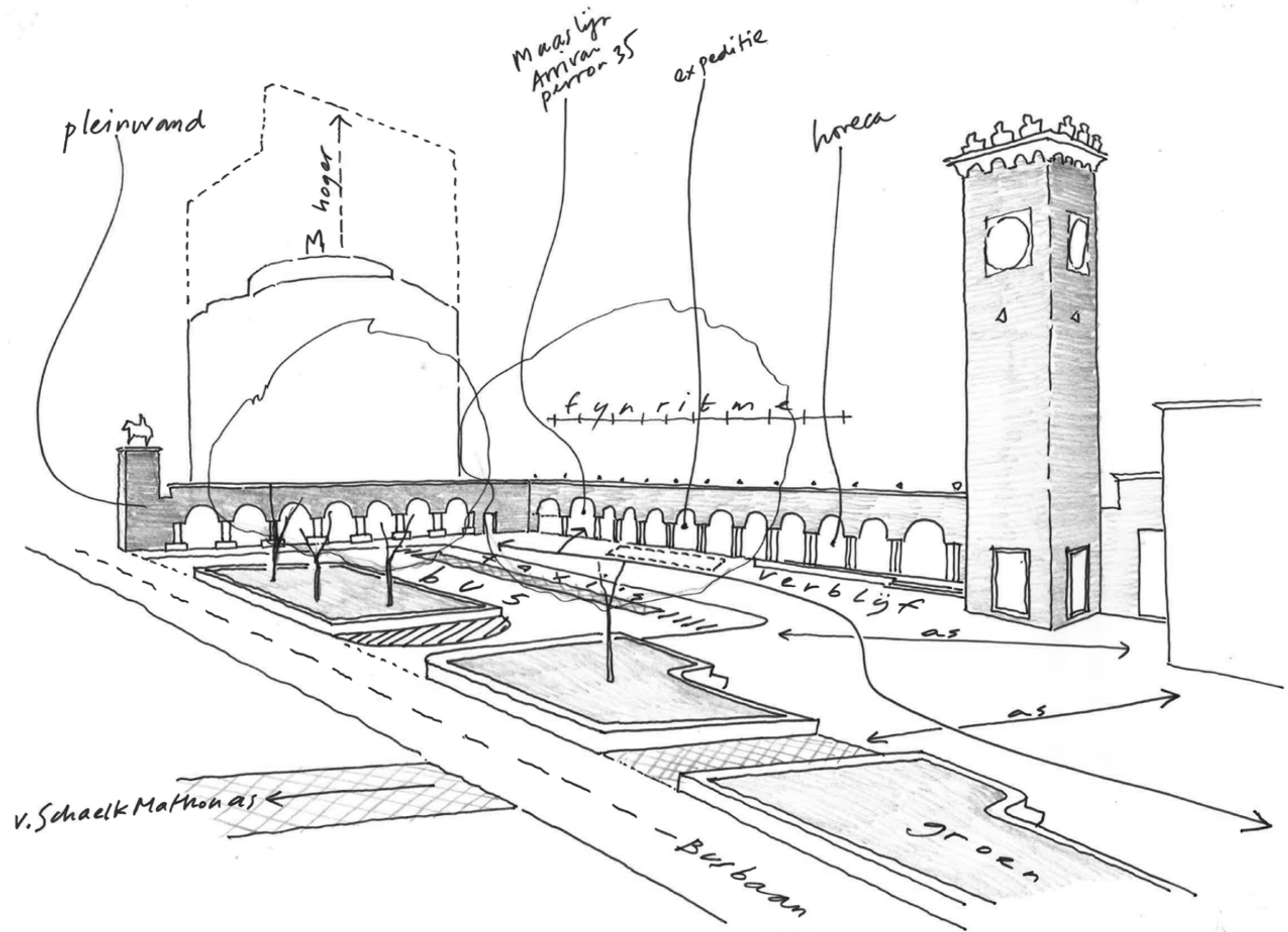
- Synergie tussen voorruimte van station, Metterswane en de routes naar de stad zijn essentieel: verblijf en verplaatsing gaan hier hand in hand;
- De maat tussen de rooilijn van de stationshal en de groene stadsbank moet minimaal 18 meter zijn om een volwaardig stationsplein te kunnen zijn;
- Aanwezige hoogteverschillen moeten heel precies vormgegeven worden en toegankelijkheid voor iedereen garanderen. Trappartijen zoals in de huidige situatie voorkomen, zijn niet wenselijk;
- Het stationsplein dient goed en aantrekkelijk verlicht te worden door de plaatsing van lichtmasten. Deze openbare verlichting moet in samenhang ontworpen worden met de stationshal. Tevens is de stationshal zelf een belangrijk 'lichtbaken'.



Bruggen als richtinggevend elementen in Ljubljana



Lange stadsbank aan groene zone in Leicester Square, Londen



5.3.6 Oostzijde - busvoorzieningen

Busvoorzieningen zullen een integraal onderdeel zijn van het station in combinatie met andere essentiële stationsvoorzieningen, zoals taxi's en logistiek.

De busvoorzieningen op het stationsplein komen zowel aan de noord- als aan de zuidzijde van het stationsplein. De bestaande busperrons aan de noordoostzijde, zijn uiterst efficiënt en functioneel ingericht, en zullen worden uitgebreid met een extra halte richting het oosten i.v.m. de verwachte groei van busreizigers. Er is tevens de wens voor een nieuwe comfortabele wachtruimte, omdat de huidige wachtruimte tijdens spitsuren te klein is en niet goed bestendig is tegen slechte weersomstandigheden.

Aan de zuidoostzijde (Mercure-zijde) zal ruimte worden gemaakt voor de in- en uitstaphaltes van buslijn 10 (richting Campus Heyendaal met Radboud universiteit en UMC Radboud) met bijbehorende wachtvoorzieningen. Daarnaast moet dit gecombineerd en goed ingepast worden voor taxi's en kleinschalig (speciaal) vervoer. Al deze voorzieningen moeten gecombineerd worden met logistieke- en onderhoudsfuncties voor het station. Voorkomen moet worden dat het zuidelijke voorplein louter een infrastructurele omgeving wordt. De opgave behelst daarom op welke wijze een functionele en overzichtelijke omgeving kan worden gecreëerd met verblijfskwaliteit.

Kaders noordelijke busvoorzieningen

- Voor het noordelijke busstation wordt een nieuwe overdekte wachtruimte voorgesteld in de vorm van een overkapping die qua architectuur aansluit bij Van Ravesteyn gevel. Het bouwwerk met geritmeerde kolommen volgt het stramien van de Van Ravesteyn gevel en vormt daarmee een vanzelfsprekende uitbreiding en eigentijdse vleugel van het station. De maat van het stationsplein voor de hoofdgevel wordt visueel ingekort door deze nieuwe vleugel waardoor de ruimtelijkheid en de schaal van het stationsplein wordt versterkt;
- De nieuwe vleugel dient in samenhang met het nieuwe transparante volume van de stationshal te worden ontworpen;
- De wachtruimte moet rekening houden met slechte weersomstandigheden en er is plek voor (deels) gesloten ruimte. Daarnaast moet er rekening worden gehouden met een goede oriëntatie tussen het stationsplein en de bussen: zichtbaarheid vanuit entree/uitgang station is belangrijk;

Kaders zuidelijke busvoorzieningen

- De in- en uitstaphalte van buslijn 10 houdt rekening met ruimte voor een dubbelgelede bus (ca. 25 meter lang) en met bijbehorende wachtruimte die qua vormgeving aansluit bij de architectuur van de wachtruimte op het stationsplein;
- De in- en uitstaphalte van buslijn 10 moeten van elkaar gescheiden worden. De voorkeur gaat uit naar een zo kort mogelijke route naar het station en zo min mogelijk overstekmomenten over de busroute i.v.m. doorstroming en veiligheid. De bussen moeten goed zichtbaar zijn vanaf het stationsplein;
- Er dient genoeg ruimte te zijn voor een tweede rijspoor zodat de stilstaande bus bij in/uitstaphalte wel kan worden gepasseerd door een andere bus die de volledige draai op het plein kan maken;
- De busvoorzieningen op het zuidelijke stationsplein zullen niet verder reiken dan de stationstoren;
- Er moet genoeg afstand zijn tussen de Van Ravesteyngevel en de busvoorzieningen om een verblijfsplek te maken met ruimte voor terras en vergroening. Bovendien moet er genoeg maat zijn voor de loopverbindingen. Dit zijn belangrijke afwegingen die gemaakt moeten worden bij het gedetailleerde ontwerp voor het stationsplein;
- De gewenste vergroening van het middelste stationsplein dient te worden doorgetrokken tot het zuidelijke busplein, zodat er een groene buffer ontstaat tussen de busbaan en bushalte;
- Er is een goede wandelverbinding noodzakelijk vanaf het stationsplein/stationshal naar het Mercure-hotel en de ROC-locatie;
- Parkeerplaatsen voor kleinschalig OV (kleine busjes/elektrische busjes in de toekomst) dienen gecombineerd te worden met taxistandplaatsen;
- Er dient aandacht te zijn voor de logistieke stromen (t.b.v. bevoorrading, afvalstromen en onderhoud), en de ruimtelijke inpassing en rijrichting van de taxi's, kleinschalig OV en de (mogelijk dubbelgeleed uit te voeren) bussen van lijn 10.

Aanbevelingen

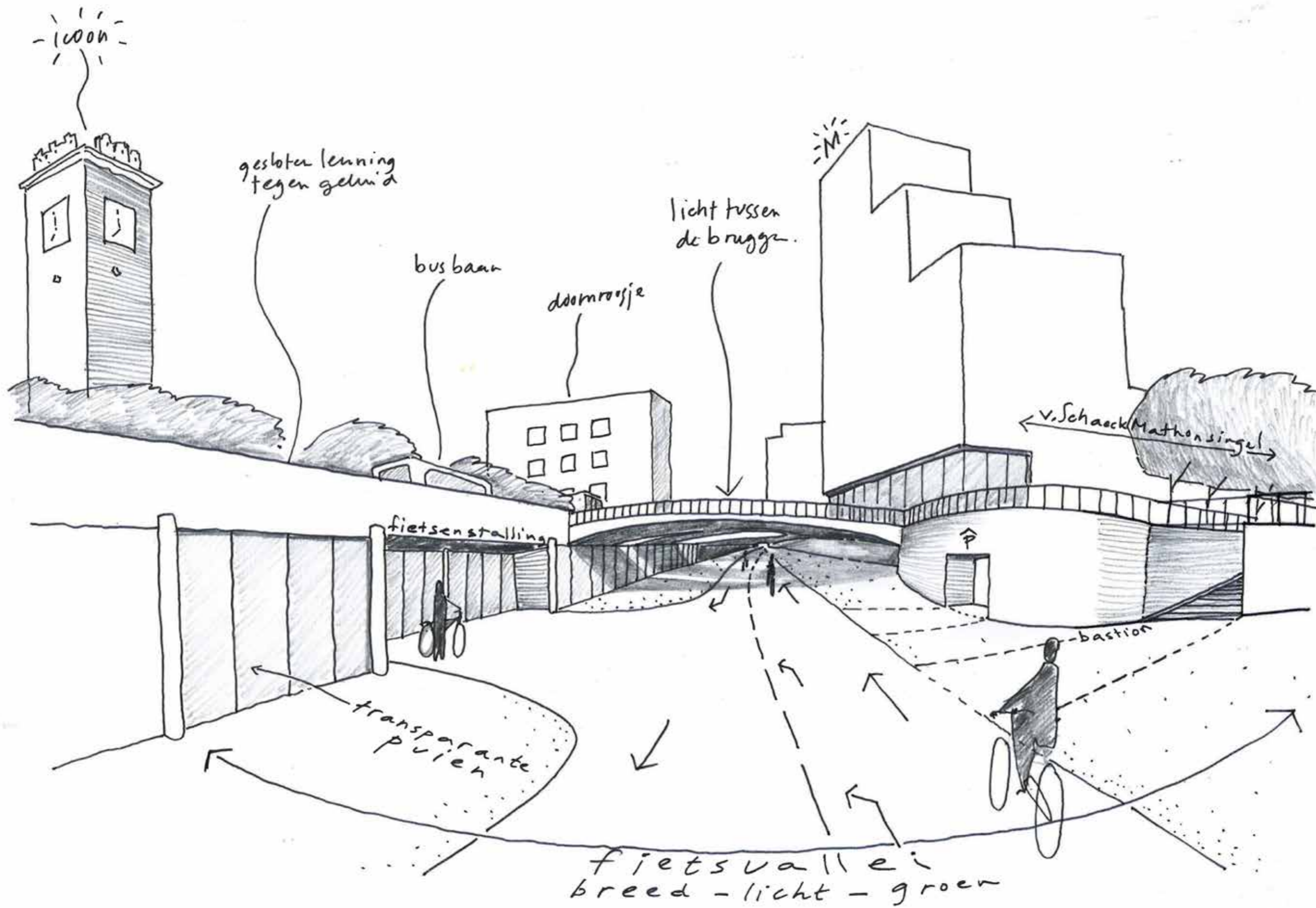
- De materialisering van de busperrons is conform de bestrating van het hele stationsplein;
- Er wordt qua materialisering onderscheid gemaakt tussen voetgangersgebied en routes van bussen;
- Loopstromen van de busvoorzieningen naar de binnenstad via het stationsplein. Hiermee moet rekening worden gehouden bij de vormgeving van het stationsplein.



Groen busstation in Heerlen



Overdekte wachtruimte King's Cross London



Schetsmatige weergave van de verdiepte snelfietsroute. De positie van de entree van de fietsenstalling ligt in het brede groene deel van de fietsvallei (in de as van de VSMsingel). Deze schets toont ook het perspectief op het deel van de fietsvallei ter hoogte van Metterswane. Ook voor deze ruimte onder de loopbruggen liggen nog uitdagingen voor de uitwerking.

5.3.7 Oostzijde - fietsroute en fietsenstalling

IN ONTWIKKELING

De drukke snelfietsroute voor het station langs zal verdiept worden aangelegd, zodat het aantal kruisbewegingen minder wordt en er een ontspannen scheiding ontstaat tussen fietsers en overig verkeer. De ruimtelijke consequenties zijn ingrijpend en een goede landschappelijke inpassing is noodzakelijk voor zowel de fietser als voor de ontwikkelingen die op maai-veld plaatsvinden. Doordat de verdiepte fietsenstalling onder het stationsplein omgebouwd, gemoderniseerd en uitgebreid wordt naar de zuidzijde ontstaat er een grote fietsenstalling van 7000 plaatsen die direct verbonden kan worden met de gelijkvloerse fietsverbinding.

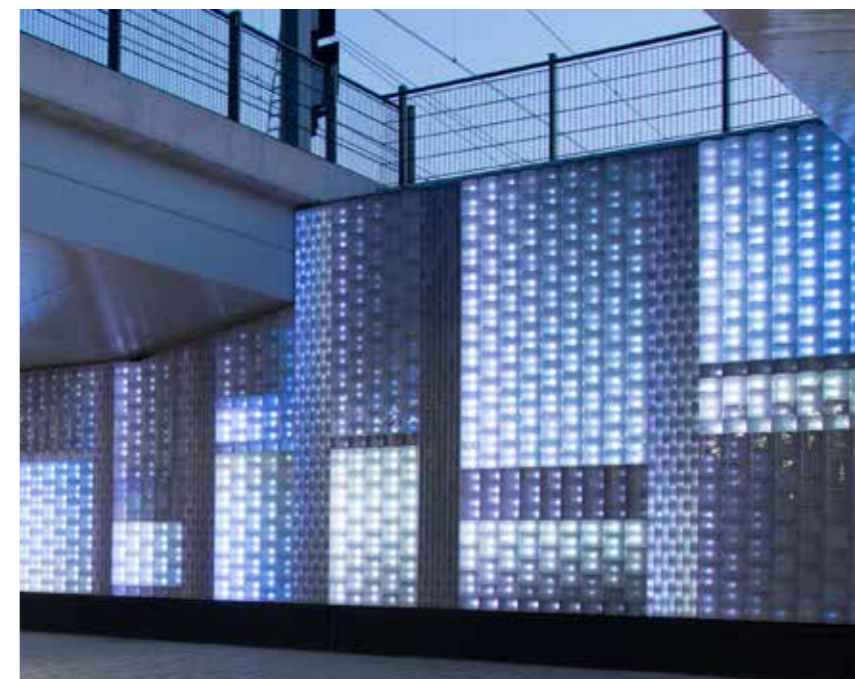
Kaders

- Goede inpassing van de verdiepte fietsverbinding met een zo breed mogelijk profiel en veel daglicht. Voorkomen moet worden dat er een fietsgoot ontstaat met een hoog gevoel voor onveiligheid;
- De bruggen over de fietsverbinding dienen slank vormgegeven te worden zonder tussensteunpunten. De inpassing van de verdiepte fietsverbinding moet op vanzelfsprekende en logische wijze aansluiten op het omliggende fietsnetwerk; richting centrum en oostelijke stadswijken;
- Daar waar de verdiepte fietsverbinding wordt overdekt, moet bijzondere aandacht zijn voor verlichting en kunst zodat er een aangename doorgang ontstaat;
- Het fietspad moet voldoende ruimte bieden voor de scheiding van het doorgaande (snel)fietsverkeer en fietsers die van/naar de fietsenstalling gaan;
- De gevel van de fietsenstalling is zo transparant mogelijk, waardoor er sociale controle ontstaat tussen de fietsenstalling en fietsroute. De pui is verticaal geleed in lijn met het idioom van Peters en Van Ravesteyn en sluit qua karakter dus ook aan bij de nieuw te ontwikkelen stationshal en wachtruimte op het stationsplein. Deze pui komt qua ritmiek, materialisering en uitstraling overeen met het ontwerp van de entree van de nieuwe fietsenstalling-west;
- Deze fietsenstalling entrees vormen de uiterste randen van het stationscomplex en worden ontworpen als één architectonisch ensemble;

- De entree van de fietsenstalling is goed zichtbaar en geaccentueerd met een luifel. Vanuit de entree is er een goede oriëntatie in de fietsenstalling;
- Als men uit de fietsenstalling komt in een natuurlijke wayfinding en oriëntatie op de stad vereist;
- De fietsenstalling gevel loopt door in de borstwering langs de busbaan. Deze borstwering gesloten om geluid van de bussen op de busbaan tegen te houden;
- De verdiepte fietsverbinding dient zo groen en ecologisch mogelijk te worden ingepast zodat er een relatie ontstaat met de groene stadsbank;
- De verdiepte fietsroute dient verbonden te worden met de Van Schaek Mathonsingel door middel van een fietstrap. Deze trap moet geïntegreerd worden in de vormgeving van de keermuur en het 'bastion'.

Aanbevelingen

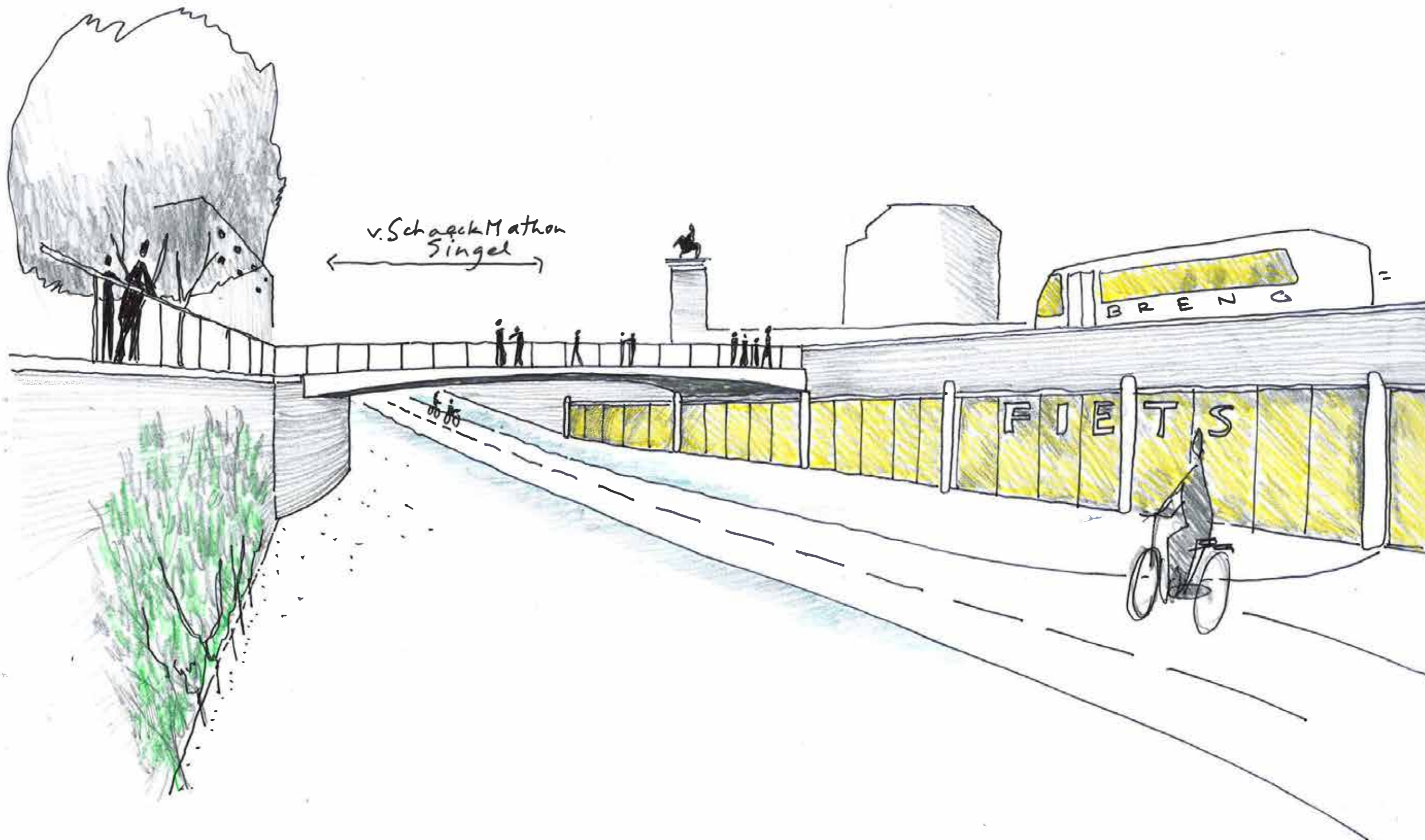
- In de keermuur of in het 'bastion' kan een directe toegang gemaakt worden naar de aanwezige parkeergarage onder de van Schaek Mathonsingel. Deze toegang is onderdeel van het totaal ontwerp van de fietsvallei;
- De exacte locatie van de entree van de fietsenstalling zal nader moeten worden onderzocht. De zoekruimte ligt tussen de as van de Van Schaek Mathonsingel en de as van de stationshal. Er dient voldoende ruimte te zijn voor de entree i.v.m. oriëntatie van de fietser, maar ook voor de scheiding van het doorgaande (snel)fietsverkeer en fietsers die van/naar de fietsenstalling gaan;
- Vanuit de fietsenstalling komt er een heldere verbinding met de centrale as van het station. De realisatie van de trap op de centrale as met directe toegang tot de stationshal zorgt voor een uiterst overzichtelijke en comfortabele entree voor fietsende reiziger;
- Onderzocht zal moeten worden of een tweede trap, op het zuidelijke deel van het stationsplein, wenselijk is;
- De ruimtelijke hoofdas in de fietsenstalling kan het beste in noord-zuid richting lopen en de zijpaden in oost-west richting. Dit is beter voor de sociale veiligheid i.v.m. zichtbaarheid vanaf de verdiepte fietsroute.



Integrale verlichting in tunnelwand station Tilburg



Veel daglicht in fietsenstalling Haarlem



De fietsvallei als verdiept maaiveld in het stationsgebied, vraagt om nadere uitwerking. De fietsvallei moet aansluiten op het fietsnetwerk van de stad en routes naar de omliggende wijken. Oriëntatie, overzicht en veiligheid zijn cruciaal voor het slagen van deze complexe ruimtelijk ingreep. Dit KRK zal worden aangevuld met een nadere studie van deze aspecten.

06 Nawoord

In dit Kader Ruimtelijke Kwaliteit (KRK) voor het stationsgebied Nijmegen is op heldere wijze de borging van integrale ruimtelijke kwaliteit omschreven in samenhangende kaders en aanbevelingen. Er zijn opgaven aan de randen van de scope van deze KRK die nog verder onderzocht moeten worden. Deze opgaven zijn nog niet zo precies gedefinieerd als de opgaven die samenhangen met PHS. De complexiteit van de opgave van de 'fietsvallei' aan de oostzijde van het station is hiervan een belangrijk voorbeeld. In verband met de dynamiek van het ontwikkelproces rondom het stationsgebied, is het gevaar dat dit KRK door de tijd wordt ingehaald en toe komt aan herziening. Er is daarom gekozen voor een KRK dat vastgesteld zal worden door de verschillende opdrachtgevers en betrokken partijen. Bij de vaststelling van dit KRK wordt vermeld dat er (op onderdelen) herzieningen van het document kunnen plaatsvinden, wanneer voortschrijdend inzicht daar de noodzaak toe aantoon. Verwacht wordt dat ontwerpend onderzoek naar de uitwerking van de 'fietsvallei' een dergelijke actualisatie van het KRK vragen. Een herziening of actualisatie van dit KRK kan alleen met draagvlak van alle betrokken partijen. De integrale benadering en de kwalitatieve waarden die in alle opgaven in dit document zijn verbeeld en beschreven, moeten in essentie overeind blijven.

Colofon

Titel

Kader Ruimtelijke Kwaliteit Station Nijmegen en omgeving

Datum

Juni 2020

In opdracht van

ProRail

Met medewerking van

Bureau Spoorbouwmeester, Gemeente Nijmegen, NS Stations en Provincie Gelderland

Dit rapport is opgesteld door

Ziegler | Branderhorst stedenbouw en architectuur

Contact

Ziegler | Branderhorst
Stedenbouw en Architectuur
Coolhaven 96a
3024 AG Rotterdam
010 - 465 2036
info@zieglerbranderhorst.nl
www.zieglerbranderhorst.nl

Disclaimer:

Aan de afbeeldingen van dit KRK kunnen geen rechten worden ontleend. De afbeeldingen dragen een bepaalde kwaliteit of ambitie uit en dienen ter indicatie en inspiratie opgevat te worden.

ProRail

Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

 **Nijmegen**



 provincie
Gelderland

Ziegler | Branderhorst
stedenbouw en architectuur