

VERSLAG SPECIAL-AVOND 30 MAART 2017

De komende 10 jaar verwacht Nijmegen te groeien van 172.000 naar 182.000 inwoners. Hoe bouwt Nijmegen verder aan een toekomstbestendige stad met een sterke en herkenbare identiteit?

Om een goed antwoord te kunnen geven op deze vraag, organiseert het ACN in 2017 de Special Nieuw Nijmegen: Identiteit van een groeiende stad.

Go West: CS als stedelijke schakel

Nijmegen is goed bereikbaar, maar het Nijmeegse station laat behoorlijk te wensen over. Hoe krijgt Nijmegen een station dat beter aansluit op de stad, functioneel is en tegelijk een prettige verblijfsplek? De gemeente Nijmegen, ProRail, NS en de provincie Gelderland werken aan een plan voor betere ontsluiting en een extra spoor. Drie studententeams van de Radboud Universiteit (Spatial Planning) gaven een voorproefje met hun visie op het nieuwe stationsgebied.

Peter Ache, professor Spatial Planning, introduceert de casus en geeft uitleg bij het nieuwe curriculum Urban Innovation Space. Hoofddoel van het vakgebied is het aanreiken van oplossingen voor ruimtelijke uitdagingen. Het vraagstuk omtrent de westzijde van het station is zo'n ruimtelijke uitdaging. Een belangrijk onderdeel van de studie bestaat uit het verbinden van de vele verschillende belangen in de stad, niet alleen steen en cement maar ook mensen en ideeën. In dat kader hebben de studenten contact gelegd met de gemeente Nijmegen en inwoners van de stad om de casus zo reëel mogelijk te maken.

Volgens de eerste groep, **The Gamechangers**, lag de uitdaging van de opgave in het ontwikkelen van de westelijke spoorbuurt. Het bestaande gebied is een onaantrekkelijke semi-openbare ruimte met lege kantoorgebouwen en parkeerplaatsen. De nieuwe entree naar het station moet een aansprekende identiteit gaan bieden die jonge mensen aantrekt en vasthoudt, een plek die van niemand is maar juist ook van iedereen. Dit kan bereikt worden in drie fases.

Fase 1 (2017-2020): creëer het bewustzijn dat de westzijde van het station onderdeel is van het centrum van Nijmegen. Maak van de huidige bewoners aan de Spoordijk hoeders van het westelijke stadspark en zorg dat er tijdelijke evenementen worden georganiseerd om het gebied te activeren.

Fase 2^e (2021-2025): bouw een nieuw icoon als 'incubator' voor deze specifieke locatie. Deze katalysator van het gebied trekt mensen aan, geeft bekendheid en identiteit. Investeer in de TOD-score van de westzijde van het station. Die kan worden verbeterd door het toevoegen van o.a. een rotonde en een kiss&ride.

TOD staat voor Transit-Oriented Development, een ontwikkelingsconcept dat zich richt op de stedelijke ontwikkeling rondom het openbare vervoerssysteem. Door hogere bebouwingsdichtheden, gemengde functies en de menselijke maat toe te passen ontstaat er een gecentreerde leefomgeving die minder afhankelijk is van de auto en daarmee verdere suburbanisatie tegen gaat.

Fase 3 (2026-2040): Ontwikkel een multifunctioneel gebruik rondom het hele stationsgebied volgens het TOD-principe; het toevoegen van verbindingen.

Volgens de 2^e groep, **The Placemakers**, draait alles om 'transforming space into place'. De huidige locatie is 'placeless', een plek zonder identiteit of doel. In 2030 moet de locatie een belangrijke sociale en fysieke link vormen tussen Nijmegen oost en west. Een 'focal point' en een landmark voor de huidige duurzaamheidsambities. Het toekennen van identiteit en het creëren van een nieuwe plek in de stad doe je door in te zetten op twee strategieën: Placemaking + Green TOD.

Tools voor deze strategieën zijn:

- Zet in op een stationsgebied met veel verschillende functies en een nieuwe westelijke ingang
- Verleg de stationstunnel naar de oostzijde en verbindt deze met de Keizer Karel garage
- Zet perron 1 in als busplatform om de verschillende verkeersstromen beter te beheersen
- Sloop een groot gedeelte van het huidige station en verhoog van het openbaar gebied zodat hieronder geparkeerd kan worden

De laatste groep, **Lacuna**, Latijn voor 'missing gap', constateert dat er door slechte planning zogenaamde gaten zijn ontstaan in de stedelijke structuur van de stad. Lacuna stelt voor om deze gaten door goede processen en ideeën te dichtten.

Er is sprake is van een gedateerde verbinding tussen oost en west (de Tunnelweg), een onaantrekkelijke westzijde van het station, het spoor werkt als barrière, er is een slechte verbinding van het centrum met Waalfront en er zijn risico's op overstromingen door hevige regenval en urban heat.

De Urban Heat Island effect is een resultaat van klimaatverandering, door de steeds intensievere verstening in de binnenstedelijke omgeving kunnen temperatuurverschillen tussen het centrum en bijvoorbeeld de Ooijpolder oplopen tot 7 graden waardoor het steeds onaangener wordt om in het stadscentrum aanwezig te zijn. Door meer te vergroenen en oppervlaktewater in te passen kunnen deze problemen worden voorkomen.

Ook de visie van Lacuna is gebaseerd op het Placemaking principe. Zij richt zich op vier verschillende gebieden:

1. De connectie tussen Waalfront en het centraal station zal worden ingericht als een urban greenway waar de fiets en voetganger centraal staan. Dit moet een goede verbinding naar het station worden voor inwoners van de nieuwe en oude wijken in Nijmegen-west.
2. Het westelijke stationsplein wordt ingericht als ontmoetingsplein op het niveau van de Spoordijk
3. Tussen de station en het Waterkwartier glooit de dijk langzaam naar het niveau van de wijk in de vorm van een groen park met verschillende mogelijkheden.
4. Een gedeelte van de tunnel wordt omgevormd tot een fietsparkeerplaats

De bestaande tunnel wordt versmald voor autoverkeer en ingericht als stalling, fietstunnel en openbaar gebied. Door de realisatie van de Oversteek verwachten de studenten dat het autoverkeer sterk afneemt, waardoor er ruimte ontstaat voor deze initiatieven.

Het publiek kan zich in de diverse voorstellen vinden. Leg de busbaan ter plekke van spoor 1 als alternatief voor 'de cirkelzaag' die nu tussen het station en de stad loopt! Zorg voor goede aansluiting tussen de wijken in west en de binnenstad door de Tunnelweg in te richten voor langzaamverkeer! Zorg voor een inspirerende en eigen identiteit van het station, zowel aan de oost als aan de westkant. Maar er is ook kritiek. Zorg dat je je laat inspireren door wat er al is; de historie

van de plek, de markante architectuur van de spooroverkapping en het bruggenhoofd en gooi niet alles overboord.

De gemeente Nijmegen is goed vertegenwoordigd en schetst de complexiteit van de opgave en erkent ook het gebrek aan een aansprekende identiteit. Maar er is geen sleutel tot de oplossing van het probleem. Gebiedsontwikkelaar Paul Mathieu wijst op de functie van het stationsgebied: het is in eerste instantie een gesmeerd vervoersknooppunt. Voor aanpassingen worden lange termijn doelen gesteld binnen een strategie die flexibel genoeg is om onvoorziene effecten op te kunnen vangen. Het stationsgebied kent namelijk een 'domino effect' waarbij je niet weet hoe de eerste steen de rest laat volgen. Wat is dan die eerste steen? De sloop van het oude UWV gebouw voor nieuwbouw. De gemeentelijke 'incubator'.

De avond werd afgesloten met een borrel waarbij nog voldoende discussie gevoerd werd over de toekomst van een dynamisch gebied waar iedereen een mening over heeft.