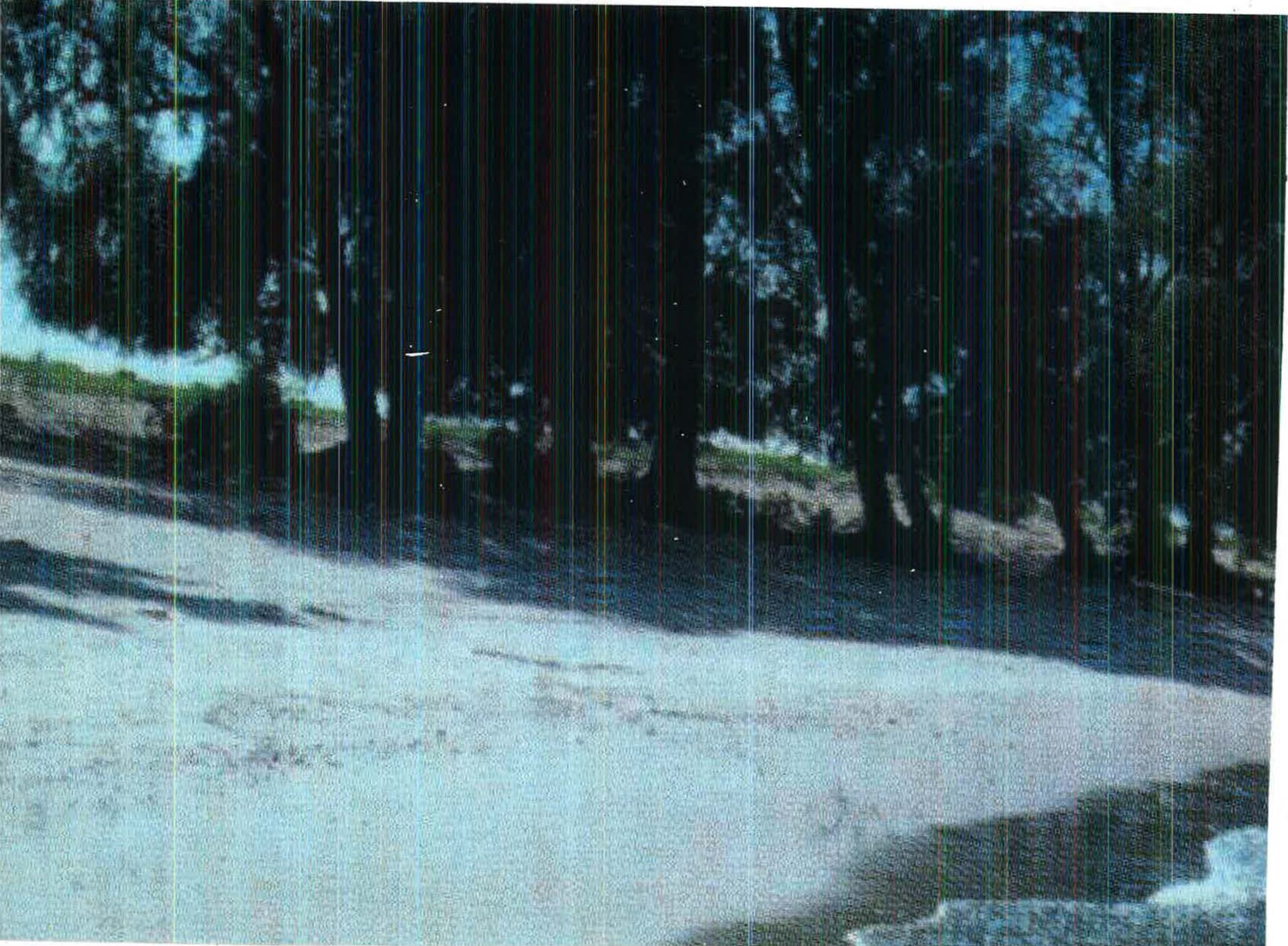


 f 8000,-	 f 8000,-	 f 8000,-	 f 8000,-	 f 8000,-	 f 8000,-
 f 1000,-	 f 1000,-	 f 1000,-	 f 1000,-	 f 1000,-	 f 1000,-
 f 1000,-	 f 1000,-	 f 1000,-	 f 1000,-	 f 1000,-	 f 1000,-
 f 1000,-	 f 1000,-	 f 1000,-	 f 1000,-	 f 1000,-	 f 1000,-
 f 1000,-	 f 1000,-	 f 1000,-	 f 1000,-	 f 1000,-	 f 1000,-



Kansen voor de Keizerstad

ruimtelijke verkenning 2030

Directie Grondgebied,
Gemeente Nijmegen,
Januari 2002

Kansen voor de Keizerstad 2030

	Voorwoord		3
1	Inleiding		4
	1.1	Opmaat voor een nieuw structuurplan	5
	1.2	Samenhangende ruimtelijke ontwikkeling	6
	1.3	Stad in balans, stadsvisie	7
2	Context		10
	2.1	Regionaal en (inter)nationaal	12
	2.2	Ruimte maken, ruimte delen: de Vijfde Nota	15
	2.3	Ruimtelijke ontwikkeling Nijmegen tot 2000	16
	2.4	Ruimtelijke ontwikkeling Nijmegen van 2000 tot 2015	16
3	Kansen voor de Keizerstad		16
	3.1	Uitgangspunten	21
	3.2	Stad aan de stroom	23
	3.3	Intensivering van unieke knopen	24
	3.3.1	knoop "Centrum"	25
	3.3.2	knoop "Heyendaal"	26
	3.3.3	knoop "Brabantse Poort"	27
	3.3.4	knoop "Ressen"	27
	3.3.5	knoop "Lent"	28
	3.3.6	knoop "Winkelsteeg"	29
	3.4	Omvormen barrières	29
	3.4.1	Spoorplein en spoorpark	30
	3.4.2	Stadsas	31
	3.4.3	Kanaalzone	33
	3.5	Stedelijke transformatiegebieden	33
	3.5.1	Herstructureringsopgave wijken	33
	3.5.2	Havenpark West	33
	3.5.3	Winkelsteeg	34
	3.5.4	zone A73	35
	3.6	De stadsrand: landschapsontwikkeling en behoud	36
	3.7	Kansen voor mobiliteit	37
	3.8	Versterken van het stadsbeeld	39
4	Conclusie		41
	Colofon		



VAEDE DOOR LANDSCHAP
(HERSTRUKTURERING)

Nijmegen did it! @

Voorwoord

Nijmegen werkt aan haar toekomst. Ze wil een stad zijn waar het prettig wonen en werken is. Een stad is een opeenhoping van menselijk activiteiten. Er wordt gewoond, gerecreerd en gewerkt. Nijmegen staat op het gebied van ruimtelijke ordening, milieu, infrastructuur, stedenbouw en volkshuisvesting voor belangrijke beslissingen, die gedurende een lange toekomst effect zullen hebben. De meeste mensen willen steeds meer; een grotere woonplek, meer vrijetijd, grotere mobiliteit, meer groen, kortom meer ruimte, die – per definitie – begrensd, dus schaars is, en schaarser wordt. De meeste mensen willen een mooi Nijmegen. Nu en in de toekomst. Daarvoor moeten we soms – om de toekomst veilig te stellen – inschikken. Dat plaatst ons voor de noodzaak om keuzes te maken. Niet alles kan immers overal tegelijk.

Wij willen ons inspannen voor de waarden en de aantrekkingskracht van de stedelijke cultuur, waarvan het voortbestaan nooit vanzelfsprekend is. Het belang van de stad neemt alleen maar toe. We moeten de stad aangenaam, gezond, veilig en toegankelijk laten zijn voor iedereen. We moeten steden stedelijker maken; en dús ook groener. Tegen de tendens van sub-urbane verdunning willen we een strategie van versterkte concentratie. Daarmee kunnen we tegelijk de landelijke gebieden ontlasten van verstedelijkingsdruk.

Dit vergt een brede, samenhangende visie op de toekomstige inrichting van Nijmegen. Het vergt een visie op de waarden en beginselen die we in de ruimtelijke inrichting tot uitdrukking willen brengen. De RO heeft per definitie en bij uitstek een regisseurstaak. In de projectmatige aanpak die in de afgelopen jaren heeft gedomineerd, zijn we het besef van de waarde van deze regie enigszins kwijtgeraakt. Wij pleiten voor een krachtige, nieuwe invulling van die regisseurstaak.

De ruimtelijke ordening moet er weer toe doen, met méér visie en inspiratie, met minder, maar duidelijker regels, met een grotere rol voor betrokkenen. Maar wél vanuit de dure plicht en het inzicht dat het land van ons allemaal is. En van toekomstige generaties. Dan is visie, overtuigingskracht en wilsvorming aan de orde. Met voorliggende nota "kansen voor de Keizerstad" willen we met betrokkenen het debat aangaan over de ruimtelijke ontwikkeling van Nijmegen.



1. Inleiding

1.1 Opmaat voor een nieuw structuurplan

Nijmegen werkt aan haar visie op de stad. De stad wil meer greep krijgen op haar ontwikkeling, maar dat is geen eenvoudige opgave. Eén ding is zeker: een nieuw structuurplan zal er anders uitzien dan al haar voorgangers. Het meest recente structuurplan voor de "bestaande stad" dateert van eind jaren tachtig. De in 2000 en in de eerste helft van 2001 opgestelde stadsvisie biedt het nieuwe kader. Kansen voor de Keizerstad is de ruimtelijke component van de stadsvisie en vormt een eerste verkenning ten behoeve van een nieuw structuurplan. Landelijke ontwikkelingen (vele nieuwe beleidsnota's en wetgevingen) vragen om een lokaal antwoord. Ook de dynamiek in de regio vraagt om een gemeentelijke stellingname. De vijfde nota RO wijst het KAN gebied aan als stedelijk netwerk, binnen dit gebied moet het ruimtelijk beleid afgestemd worden. Vernieuwing van het ruimtelijk beleid voor de lange termijn is nodig. Daarbij is sprake van een zeker gevoel voor urgentie. Immers de nieuwe maatschappelijke en ruimtelijke ontwikkelingen voltrekken zich in een steeds hoger tempo en niet altijd in de gewenste richting.

Ruimtelijke kwaliteit vereist een publieke regie. Die regie moet uitmonden in een terughoudend ruimtebeslag, om voldoende ruimte te scheppen voor komende generaties. Deze regie is echter geënt op een scherp eindbeeld van de stad. Het plan is een kijkrichting voor nieuw ruimtelijk beleid, waarbij een samenhangende aanpak van ruimtelijke ontwikkelingen wordt nagestreefd. Deze nota schept ruimte en wijst de locaties aan in de stad waar toekomstige ontwikkelingen mogelijk plaats kunnen vinden en benoemt de ruimtelijke kwaliteiten van de stad die behouden en versterkt moeten worden. Of bepaalde kansen worden benut zal van de dynamiek van de stad zal afhangen. Om adequaat het veranderingsproces te sturen is het goed om als stad te bepalen in welke richting de stad zich zou moeten ontwikkelen. Het is nadrukkelijk niet de bedoeling om met dit plan een blauwdruk voor de verre toekomst te geven. Het gaat juist om de verbeelding van een reeks van mogelijkheden zodat er over denkbare oplossingen kan worden gedebatteerd.



Structuurvisie Nijmegen 1991 'Het beeld van Nijmegen'

1.2 Samenhangende ruimtelijke ontwikkeling

Nijmegen en omgeving zijn nagenoeg geheel bedekt met projecten. Duidt dit mozaïek van plannen op samenhang? Of duidt dit juist op een versnippering van de stad, de stadrand en het landschap en op een onvermogen dit in een gewenste richting te sturen? Krijgen fragmentatie en pragmatiek Nijmegen in hun ban? Of kunnen de stadsvisie en haar vervolg het tij keren?

Een stad is nooit af! De maatschappelijke dynamiek zorgt al eeuwen voor continue aanpassingen in de ruimtelijk-functionele structuur van de stad. Deze dynamiek varieert naar inhoud en tempo. Op dit moment gaat het snel; Verschuivingen in de vraag naar woningen, toenemende mobiliteit, zap-gedrag in vrijetijdsbesteding, ICT, veranderingen in de economische structuur. Het zijn allemaal zaken met ruimtelijke implicaties en gevolgen voor de structuur en het gebruik van de stad. Ze stellen nieuwe en deels andere eisen aan de stadsplattegrond. Dit biedt kansen en mogelijkheden voor de stad.

Binnen de Gemeente wordt er gewerkt aan verschillende nota's die de stad als geheel als onderwerp van studie hebben. De stadsvisie vormt daarbij het integratiekader. Daarnaast zijn er sectorale visies/ nota's: lokaal sociaal beleid, cultuurvisie, woonvisie, milieu beleidsplan, nota mobiliteit, nota lokaal economische beleid, sociaal beleid en de kadernota beeldkwaliteit. Bovengenoemde nota's worden niet naast elkaar opgesteld, maar in onderlinge wisselwerking. Geformuleerde programma's en uitgangspunten in de andere nota's vormen de input voor "Kansen voor de Keizerstad".

Deze nota kan in eerste instantie worden gezien als een ruimtelijke verkenning van de uitgangspunten uit de stadsvisie.

Op de tweede plaats worden in Kansen voor de Keizerstad de uitgangspunten uit de Vijfde nota Ruimtelijke ordening vertaald naar de Nijmeegse situatie. Er wordt een meer samenhangende ruimtelijke ontwikkeling van de stad nagestreefd. Deze ruimtelijke samenhang van de stad biedt kansen voor ontwikkelingen en het formuleren van thema's/ identiteitsdragers. Het "verbeelden" van deze kansen en identiteitsdragers is van belang.

In Kansen voor de Keizerstad wordt gezocht naar ruimtelijke verbanden tussen de verschillende trends en programma's in de toekomst.



Het kansenboek is gericht op de middellange (2015) en lange termijn (2030). Het gaat om het in beeld brengen en verkennen van kansen en mogelijkheden om de ruimtelijke structuur in de toekomst te vernieuwen. Op basis van deze ruimtelijke verkenning kunnen meningen worden gevormd over de kansen die er zijn en welke beperkingen een rol spelen op weg naar een stad van niveau.

1.3 Stad in balans, stadsvisie

De stadsvisie richt zich op de gehele breedte van het gemeentelijk beleid, waarin sociaal, cultureel, economisch en ruimtelijk beleid worden geïntegreerd. Kansen voor de Keizerstad is een verkenning van de ruimtelijke consequenties van deze stadsvisie, waarbij de ruimtelijke gevolgen van mobiliteit/bedrijvigheid/wonen en sociale infrastructuur aan de orde komen. Daarbij is steeds sprake van een dialoog tussen beleidsinhoudelijk doelstellingen en ambities en ruimtelijke mogelijkheden en uitgangspunten. De stadsvisie is een visie van de stad. Niet achter een bureau bedacht, maar in samenspraak met mensen uit de stad tot stand gekomen. Via stadsdebatten en interviews is achterhaald wat burgers en bedrijven belangrijk vinden voor de toekomst van de stad. Uit al deze bijeenkomsten kwam een belangrijke boodschap naar voren:

"Onze stad is in 2015 levendig en sterk, als we erin slagen om burgers en bedrijven te binden aan de stad. Dat kan als we het wonen en werken in de stad nog aantrekkelijker maken en daarbij gebruik maken van de bijzondere Nijmeegse kwaliteiten."

In de stadsvisie zijn niet alleen de wensen van burgers en bedrijven met betrekking tot de toekomst van de stad geïnventariseerd, daarnaast zijn de ontwikkelingen die van buitenaf op de stad afkomen verkend en er zijn lessen uit het verleden van de stad geleerd.

Tegelijkertijd met de ontwikkeling van de stadsvisie zijn de ruimtelijke verkenningen voor 2030 zoals beschreven in deze nota tot stand gekomen. Er is sprake geweest van een nadrukkelijke wisselwerking waarbij enerzijds de resultaten van het stadsvisieproces met burgers en sleutelfiguren input vormden voor de ruimtelijke verkenningen, anderzijds hebben de uitkomsten van de ruimtelijke verkenningen als input gefungeerd voor de stadsvisie.



2. Context

2.1 regionaal en (inter)nationaal

De KAN-regio is strategisch gelegen tussen twee economische motoren: de Randstad & het Ruhrgebied. Verschillende hoofdtransportassen tussen deze gebieden doen de regio aan: de Waal, het betuwespoor, de snelweg, A15, HSL.

In de noordzuid-richting tekent zich een culturele relatie af met de rivier- en Hanzesteden in het noorden en wat zuidelijker de steden met een meer bourgondische levensstijl zoals 's Hertogenbosch en Maastricht.

Samen met Arnhem vormt Nijmegen een dubbelstad in een landschappelijke setting. De steden vormen vanuit Duitsland de poort naar de Nederlandse delta en het rivierenland.

Tot op heden zijn rijks- en provinciaal beleid gericht op het versterken van de positie van de KAN-regio. De economische structuur wordt versterkt terwijl tegelijkertijd de kwaliteit van de leefomgeving wordt veilig gesteld.

Arnhem en Nijmegen, de "dubbelstad" van Gelderland, kenden vanouds een sterke rivaliteit. De twee steden liggen op korte afstand van elkaar, maar zijn van elkaar gescheiden door de Rijn en de Waal (de rivieren die zelfs op nationaal niveau voor een kleine cultuurskloof zorgen; Nederlanders zijn van 'boven of onder de grote rivieren'). De rivaliteit tussen Arnhem en Nijmegen is inmiddels verbannen naar de voetbalstadions. Een regionale aanpak heeft geleid tot een structurele samenwerking tussen Arnhem, Nijmegen en een groot aantal kleinere gemeenten in de regio. Het samenwerkingsverband is genoemd naar de knooppuntfunctie die de steden samen vervullen in het internationale infrastructuurnetwerk: het Knooppunt Arnhem - Nijmegen (KAN).

De steden Arnhem en Nijmegen en 19 omliggende gemeenten hebben in 1995 hun krachten gebundeld in het knooppunt Arnhem-Nijmegen (KAN). Het KAN functioneert als een Regionaal Openbaar Lichaam (ROL) op grond van de Kaderwet. De Kaderwet geeft het KAN taken en bevoegdheden op verschillende beleidsterreinen zoals ruimtelijke ordening (bv regionaal structuurplan), volkshuisvesting (bv verdeling woningbouwprogramma's), verkeer en vervoer (bv Regionaal Verkeers en Vervoersplan) en economie (bv regionaal economisch structuurplan).

5 Ligging in ruimer verband



knooppunt Arnhem-Nijmegen

De regio leidt veel kansen af van de ligging aan de vervoersas tussen de Randstad en het Ruhrgebied. Het Regionaal Structuurplan 2015 van het KAN spreekt de wens uit om deze positie in het internationale vervoersnetwerk te kunnen benutten om de industriële ontwikkeling te versterken en de hoogwaardige dienstverlening uit te bouwen. Twee projecten spelen daarin een centrale rol: het multimodaal transportcentrum (MTC) Valburg en de stationsomgeving van Arnhem.

Valburg is een klein dorp in de Over-Betuwe. Het ligt nabij het knooppunt van de rijkswegen A15 en A50 aan de toekomstige Betuwelijn en aan de Waal (dus net buiten de route Oberhausen-Utrecht). Vanwege deze ligging is de omgeving van Valburg door de rijksoverheid aangewezen als het enige tweede lijnsknooppunt in Nederland.

Daarmee is een overslagpunt bedoeld langs één of meer hoofdtransportassen die de continentale goederenstromen hergroepeert, in de logistieke hiërarchie één klasse lager dan de mainports. Het MTC Valburg zal bestaan uit drie componenten: een overslagcentrum voor rail en weg, een binnenhaven aan de Waal met containeroverslagfaciliteiten en een 'value-added logistics-terrein' waar passerende goederen industriële of logistieke bewerkingen ondergaan. Deze drie onderdelen moeten via een stelsel van interne verbindingen aan elkaar gekoppeld zijn.

Zoals Valburg het centrum van de goederenlogistiek in het knooppunt moet worden, zal Arnhem het centrum van het personenverkeer zijn. Het project Arnhem Centraal is al in uitvoering in afwachting op de komst van de hogesnelheidslijn tussen Ruhrgebied en Randstad. Het is één van de zes 'Nieuwe Sleutelprojecten' in Nederland, hetgeen wil zeggen dat de Rijksoverheid financiële en bestuurlijke ondersteuning verleent. Het project integreert de aanpak van de verkeersstromen, het vastgoed en de publieke ruimte. Het Masterplan Arnhem Centraal noemt een programma van onder meer 55.000m² kantoren, 5000 m² winkel en 2500 m² horeca. De openbare ruimte krijgt een inrichting die de overstappende reiziger ruimte en overzicht biedt. De verwachte voetgangersstromen tussen de verschillende vervoerssoorten (de trein, de streek- en trolleybus, de auto, de fiets en de taxi) bepalen voor een deel de



structuurplan KAN

typologie en de plaats van de bebouwing.

De woningbouw en de aanleg van regionale bedrijfsterreinen in het KAN-gebied zijn vastgelegd in een convenant dat Gemeenten, Provincie en het Rijk met elkaar hebben gesloten. De nieuwe regionale bedrijfsterreinen liggen in de meeste gevallen langs de grote infrastructuur. Zo zullen de bedrijfsterreinen langs de A12 bij Velp, Duiven en Zevenaar worden uitgebreid. De snelwegzone bij Duiven heeft zich bovendien ontwikkeld tot een centrum voor grootschalige detailhandel. De twee grootste woningbouwlocaties zijn Schuytgraaf, in het zuidwesten van Arnhem, en de Waalsprong, de eerste Nijmeegse uitbreiding aan de noordoever van de Waal. Voor Schuytgraaf staan 6500 woningen tot 2015 op het programma, en voor de Waalsprong zijn er 12.000 gepland. Daarnaast is een groot aantal kleinere woningbouwlocaties aangewezen.

De exacte aantallen zijn op losse schroeven komen te staan. De markt ontwikkelt zich in de richting van grotere en duurdere huizen. Staatssecretaris Remkes van Volkshuisvesting heeft in september 2000 laten weten niet ten koste van alles vast te willen houden aan de afgesproken aantallen. Een nieuw onderzoek, kan verschuivingen in het woningbouwprogramma teweeg brengen. Daar komt bij dat de Waalsprong woningen lijkt te moeten inleveren ten gevolge van het Rijksbeleid geformuleerd in de nota 'Ruimte voor de Rivier'. Ter hoogte van de nieuwbouwwijk zal de (overigens pas nog versterkte) dijk verder landinwaarts gelegd worden. De Provincie Gelderland en de Gemeente Nijmegen hebben zich (in oktober 2000) nog niet bereid getoond hieraan mee te werken.

Het KAN wenst bestaande spoorlijnen om te bouwen tot een agglomeratielijn voor 'light-rail'. Deze zou een slingervormig tracé volgen, van Wijchen (ten westen van Nijmegen) via de twee grote steden naar Zevenaar (ten oosten van Arnhem). Een klein deel loopt derhalve over de spoorlijn tussen Utrecht en Oberhausen, waar ook de hogesnelheidslijn zal gaan rijden. Dit lijkt de eerstkomende twintig jaar echter geen capaciteitsproblemen op te zullen leveren.



Sleutelproject Arnhem Centraal



Ruimte voor de rivier bij Lent



Sfeerimpressie light-rail

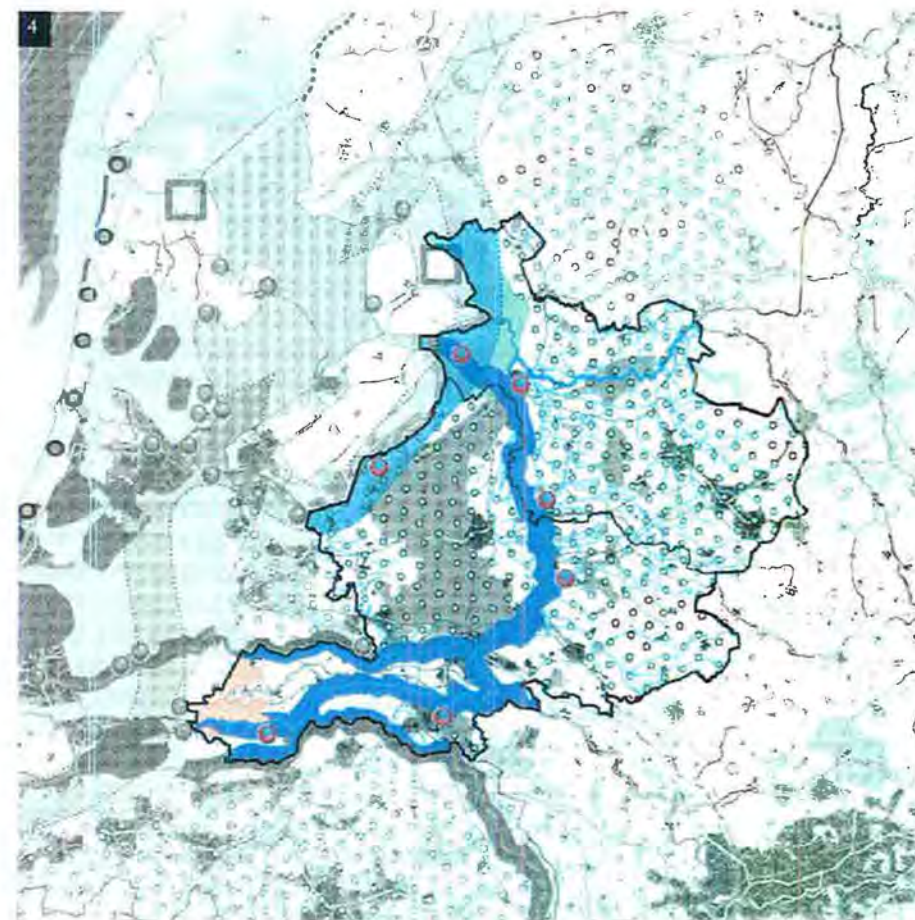
2.2 Ruimte maken, ruimte delen: de Vijfde Nota

In januari 2001 is het concept van de vijfde nota ruimtelijke ordening verschenen. De visie welke is neergelegd in de vijfde nota kan in twee uitgangspunten worden samengevat: ruimte maken, ruimte delen. Beide zijn nodig: de ruimte is maakbaar ook al is de ruimte begrensd. De ruimte kan ook beter worden verdeeld: rechtvaardiger, slimmer en evenwichtiger. Uitgaande van die visie is een ruimtelijk beeld geschetst van Nederland in de komende dertig jaar. Dat ziet er als volgt uit:

Ten eerste: het beeld is wezenlijk internationaal. Nederland en zeker de grensregio's zoals Arnhem-Nijmegen moeten worden gezien als een deel van de ruimte in geheel Noordwest-Europa. Het nationaal stedelijk netwerk Arnhem-Nijmegen heeft een internationale functie in het vervoer van goederen en personen tussen de Randstad en het Ruhrgebied. Het gebied is tevens internationaal van belang in de dienstverlening (kennisinstellingen, IT en commerciële dienstverlening). Deze positie wordt met de Betuweroute en de HSL oost versterkt. Het HST station in Arnhem en het MTC in Valburg sluiten daar direct op aan.

Ten tweede: een van de belangrijkste trends betreft het water. Het water-vraagstuk heeft grote gevolgen voor het ruimtelijk beeld voor woningbouw, recreatie en natuur. Hierbij gaat het zowel om de veiligheid, het beperken van de wateroverlast en het veiligstellen van de zoetwatervoorraad: water wordt steeds meer gehanteerd als ordenend principe. Voor Nijmegen betekent dit anticiperen op de steeds stijgende waterafvoeren. In de laaggelegen delen streeft men naar het zo goed mogelijk vasthouden van zoetwater en in de hoger gelegen delen naar het zoveel mogelijk infiltreren van hemelwater. Water wordt verder gebruikt om de transformatieopgave in het bestaand stedelijk gebied te ondersteunen. Hierbij wordt de prioriteit gelegd bij centrumstedelijke woonmilieus. Om aantrekkelijke woonmilieus te creëren kunnen op bepaalde plaatsen nieuwe waterfronten worden gerealiseerd.

Ten derde: naast de ontwikkeling van het stedelijk gebied in het Westen tot Deltametropool zijn vijf andere stedelijke netwerken aangewezen ter stimulering van regionale stedenverbanden binnen geografisch-economische zones. Daarmee wordt gekozen voor functionele specialisatie binnen een stedelijk netwerk. Het werken als één stad, waarbinnen alle krachten worden gebundeld.



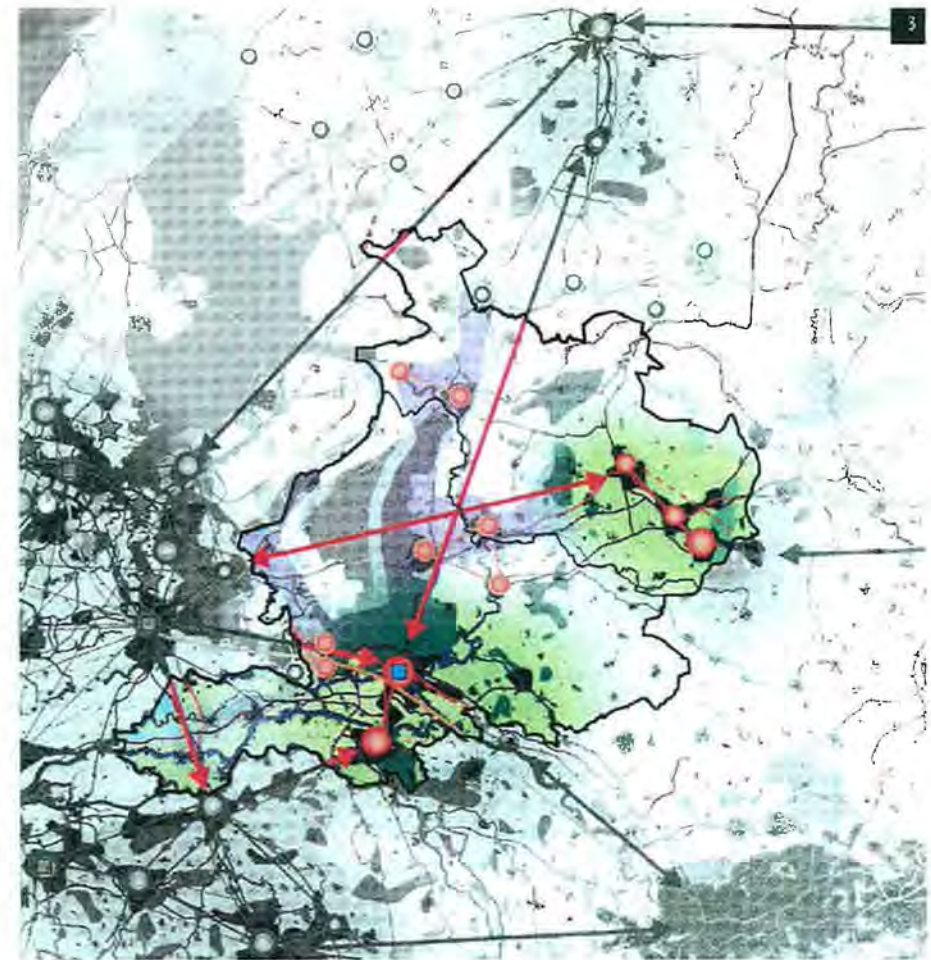
Meebewogen met water

Voor alle grote investeringen geldt dat geen enkele beslissing met een ruimtelijk gevolg zoals bijvoorbeeld locatie bepaling voor woonwijken en bedrijventerreinen, havengebieden en recreatiegebieden kan worden genomen zonder overleg binnen het stedelijk netwerk. Tot die politiek behoort ook het ontwikkelen van park- en landschapsstructuren ten behoeve van inwoners van stedelijke netwerken.

Het Stedelijk netwerk Arnhem- Nijmegen is aangewezen als één van de zes stedelijke netwerken van (inter)nationale betekenis. De netwerkstad Arnhem-Nijmegen kent meerdere centra (knopen), die ook verschillende functies kunnen en zullen vervullen. Samen wordt dan een compleet programma aan woonmilieus, werkmilieus, groenvoorzieningen, recreatieve voorzieningen en vervoersfuncties aangeboden. Er ontstaat dus één woningmarkt en één arbeidsmarkt. De verbindende factor tussen de verschillende steden is een goed functionerend regionaal vervoersysteem in dit geval de lightrail. De "leden" van het stedelijk netwerk bepalen samen op welke plek specifieke functies en milieus terechtkomen. De knopen binnen het stedelijk netwerk hebben daarbij een bijzondere positie; hier vindt concentratie en centrumvorming plaats.

Aangezien de leden van het netwerk de plaats van de verschillende functies gaan bepalen is het gezamenlijk opstellen van ruimtelijke programma's en planvorming van essentieel belang. Opvallend is dat in tegenstelling tot de Vierde Nota in de Vijfde nota geen grote nieuwe uitleglocaties (zoals bv nu nog de Waalsprong) zijn aangegeven. Dit betekent dat de ruimte voor de verschillende functies gezocht moet worden in de bestaande steden. Instrumenten hierbij zijn: intensiveren, combineren en transformeren.

Ten slotte, punt vier: om verdere verstedelijking van het landelijke gebied een halt toe te roepen en om in de steden daadwerkelijk vorm/ inhoud te geven aan intensivering van de bebouwing, combineren van functies, zoals meervoudig ruimtegebruik en transformatie/herstructurering geeft het rijk in de vijfde nota aan dat alle steden en dorpen rondom hun bebouwing vóór 2005 rode contouren moeten trekken: tot hier de verstedelijking en niet verder. In het landelijk gebied zullen groene contouren getrokken worden rondom bestaande natuurgebieden de Ecologische Hoofd Structuur (EHS) en cultuurhistorische belangrijke gebieden; bebouwing en verstedelijking is in deze gebieden niet toegestaan.



Stedelijke netwerken

2.3 Ruimtelijke ontwikkeling Nijmegen tot 2000

Nu heel Nederland langzamerhand één stad begint te worden, kunnen wij ons haast niet meer voorstellen dat er niet eens zo lang geleden een wezenlijk verschil was tussen stad en platteland. Ruim honderd jaar terug was een vestingstad als Nijmegen nog één steenmassa, afgesloten door een stevige omwalling. Direct buiten de vestingmuren en de daarbuiten gelegen bastions begon zonder enige overgang van buitenwijken het boerenland. De stad was veel dichter bebouwd dan tegenwoordig. Groei van de bevolking werd binnen de omwalling opgelost door opdeling van huizen en kamerwoningen en door allerlei open plekjes, zoals binnentuinen, en plaatsjes achter de huizen te bebouwen. De stad breidde zich na het midden van de 15e eeuw niet uit maar groeide naar binnen. Ondanks alle veranderingen binnen de muren, bleef het stadsbeeld met zijn kerken, torens, wallen en enorme valkhofburcht door de eeuwen hetzelfde. Wij zouden het dicht bebouwde, op de menselijke maat gesneden Nijmegen met zijn steile straatjes en trappen en intieme hoekjes en pleinen ongetwijfeld prachtig hebben gevonden.

De slechting van de wallen rond 1870 en de daaropvolgende stadsuitbreiding betekenen misschien wel de meest ingrijpende verandering in het beeld van de stad Nijmegen uit haar hele geschiedenis. Van garnizoenstad werd Nijmegen een woonstad voor welgestelden en arbeiders. Langzaam maar zeker werd Nijmegen een "moderne" stad en werd de historische stadskern uitgebreid met ruim aangelegde singels, pleinen en parken. Door de sterke planmatige aanpak van de laat 19e eeuwse uitbreiding worden de oude binnenstad en de nieuwe uitleg goed met elkaar verknoopt tot één stad. Door haar ligging aan de rivier en door de aanleg van de spoorlijn ten westen van de stad ontwikkelt de stad zich in zuid-oostelijke richting.

In de crisisjaren tussen de eerste en de tweede wereldoorlogen worden het Goffertpark en het Maas- Waalkanaal als werkverschaffingsproject ter hand genomen. In diezelfde periode wordt de Waalbrug gerealiseerd die de stad in noordelijke richting ontsluit. In de jaren daarna ('20- '40) ontwikkelen zich, in een schil om het stadscentrum waarbij opnieuw de rivier de noordzijde afschermt, arbeiderswijken zoals Waterkwartier, Wolfskuil, Willemskwartier en het Rode Dorp, gebouwd in de vooroorlogse bouwtraditie.

De slechting van de wallen was voor Nijmegen een bevrijding. De stad groeide in inwonertal van 23.000 in 1870 tot 93.000 in 1940. De stad met haar historische kern en fraaie negentiende-eeuwse singelbebouwing, was het aanzien



Nijmegen 1905



Nijmegen 1935

waard.

Toch waren er schaduwen: de welgestelden kozen voor de nieuwbouwwijken en de benedenstad verkrotte ten koste van de nieuwe stadsuitbreidingen. Bovendien waren de uitbreidingen steeds minder planmatig van opzet en was er steeds meer sprake van "losse" stadsdelen. Door de zware verwoesting van de binnenstad door de Tweede Wereldoorlog stond Nijmegen voor een haast onmogelijke opgave. Het historische hart van de stad was grotendeels vernietigd en moest worden herbouwd. Tegelijkertijd moest de stad verder worden uitgebreid. Deze opgave werd volgens de toenmalige tijdsgeest in de stedenbouw ter hand genomen. De behoefte aan sociale woningbouw is groot en stimuleert het zoeken naar nieuwe oplossingen. Licht, lucht en ruimte zijn het devies. Er wordt afgerekend met de traditionele stedenbouw en men kiest een meer functionele benadering. De toename van de mobiliteit speelt in deze periode een essentiële rol. Huishoudens kunnen nu afstand nemen van de werkplek en hun woonbehoefte meer expressie geven.

De wijken Heseveld, Hatertse Hei, Hatert en Neerbosch Oost worden in deze periode gebouwd. De voortdurende vraag naar grootschalige woningbouw leidt echter tot steeds grootser opgezette wijken, steeds verder verwijderd van het centrum. De stad waagt de sprong over het Maas-Waalkanaal, waar Dukenburg en later Lindenholt gebouwd worden, compleet met een stadsdeelcentrum. Op zoek naar locaties waar vooral de kwantiteit van de opgave met relatief weinig problemen gerealiseerd kan worden, worden allerlei moeilijke locaties overgeslagen. Men verliest hierbij de noodzaak voor goede verbindingen tussen de wijken onderling en het centrum uit het oog. Ook wordt erg kwistig met de ruimte omgesprongen.

In dezelfde jaren breekt de tijd aan van de decentralisatie van de verstedelijkingsdruk in de zogenaamde groeikernen rondom de steden. Vooral de meer draagkrachtigen vinden hier hun woonplek. Nijmegen heeft inmiddels haar gemeentegrenzen bereikt.

In het midden van de jaren tachtig is de stad in ruimtelijke zin scheef gegroeid. Het zwaartepunt van de stad is verschoven in de zuidelijke richting. De economie trekt aan. De scheefgroei wordt bestreden met de woningbouw opgaven uit de Vierde Nota Extra. Nijmegen besluit een nieuw stadsdeel te



Nijmegen 1945



Nijmegen 1975

bouwen ten noorden van de rivier de Waal met 12.000 woningen. Het begin van de jaren negentig kan worden opgevat als een nieuw keerpunt in de ontwikkeling van Nijmegen. Lag het accent vóór deze periode voornamelijk op expansie en de kwantiteit van de bouwopgave. Vanaf de jaren negentig tekent zich een tendens af waarbij de kwaliteit van de stad centraal staat. Met een aantal intensiveringoperaties wordt de stad weer aantrekkelijk gemaakt en worden relaties tussen de stadsdelen onderling en de binnenstad versterkt. Met de bouw van de Brabantse poort schept de gemeente niet alleen een nieuwe werkgelegenheidslocatie, maar geeft ze de recente uitbreidingen Dukenburg en Lindenholt meer identiteit. De Brabantse poort is in feite een eerste intensiveringoperatie waarbij de nadruk ligt op kwaliteitsverbetering. Er wordt vernuftig gebruik gemaakt van de in de jaren ervoor kwistig gebruikte ruimte voor infrastructuur. De wijken Dukenburg en Lindenholt krijgen een waar hart en worden daadwerkelijk door middel van langzaam verkeersroutes met elkaar verbonden.

Begin jaren negentig lanceert Nijmegen haar plan ter versterking van de kwaliteit binnenstad: "Centrum 2000: intensiveren in de kern". Behalve de verbetering van de openbare ruimte voert Nijmegen een aantal inbreidingsplannen uit ter verbetering van de stedenbouwkundige structuur van de binnenstad. Intensivering vindt plaats door verschillende functies te mengen: zoals wonen, winkelen, culturele functies, dienstverlening en toeristische functies. Meervoudig ruimtegebruik vindt bijvoorbeeld plaats door onder pleinen te parkeren en door verschillende functies te stapelen. De wijdlopijge openbare ruimte van de wederopbouwperiode wordt omgevormd tot een meer intieme ruimte waardoor het verblijfsklimaat voor de voetganger sterk verbeterd. Verbindingen worden geslagen tussen de bovenstad en de benedenstad, de oude stad en het nieuwe stadshart. Steeds zijn hierbij de specifieke Nijmeegse kwaliteiten zoals het reliëf, de vele monumenten en de tegendraadse cultuur het uitgangspunt: historische singels (Bisschop Hamerstraat) worden hersteld, de Grote Markt wordt in oude luister teruggebracht, maar daarnaast gaat moderne architectuur van bijvoorbeeld het museum een dialoog aan met de stad van het verleden. Het centrum heroverft door grootschalige vernieuwing het hart van de Nijmegenaren en verbetert haar concurrentiepositie. Nijmegenaren zijn weer trots op hun stad.



Nijmegen 2010



Vernieuwde Molenpoortpassage



Nieuwe inrichting Burchtstraat



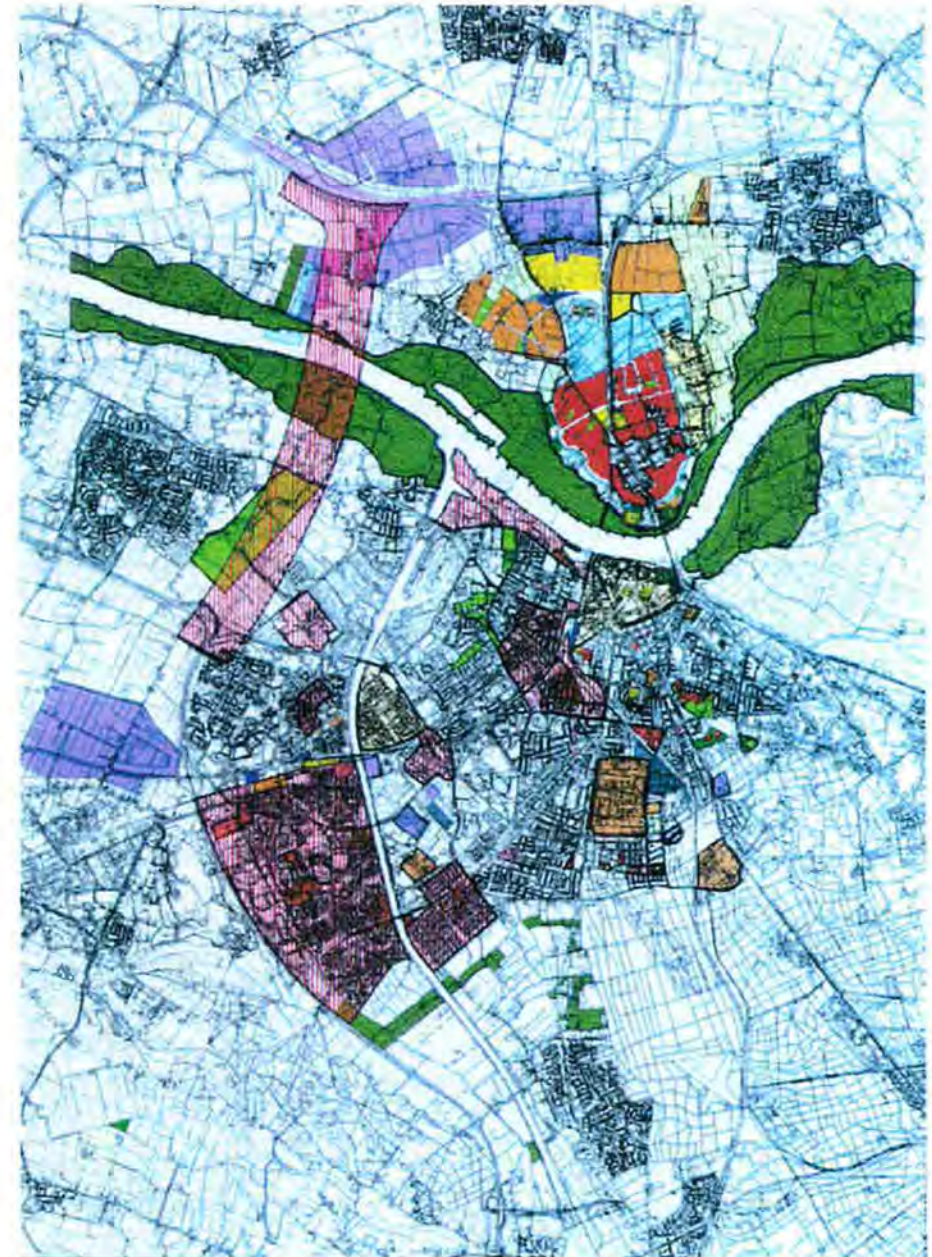
Marijkestraat

2.4 Ruimtelijke ontwikkeling Nijmegen van 2000 tot 2015

"De Nieuwe Kaart van Nijmegen" brengt alle lopende projecten van 2000 tot 2015 voor de stad en omgeving full colour in beeld: vernieuwing van het stadscentrum, stadsuitbreiding de Waalsprong, talloze hectaren bedrijventerreinen (MTC, Bijsterhuizen, de Grift), herstructurering van vooroorlogse en naoorlogse wijken, natuurontwikkeling in de uiterwaarden, nieuwe infrastructuur en oneindig veel kleine en grote inbreidingslocaties. Half Nijmegen staat in de steigers of gaat binnenkort op de schop!

Er wordt op meerdere fronten nagedacht over wat we na "de nieuwe Kaart van Nijmegen" nog allemaal willen en moeten maken, herordenen en veranderen om Nijmegen nog beter, groter en sterker te maken. Een selectie: het westelijk Waalfront, recreatiepark de Woerdt, de spoorzone en knoop Winkelsteegh. Tot 2030 zijn boven op de huidige programma's volgens prognoses van het KAN nog eens 9000 woningen en 120 ha bedrijventerrein nodig. De samenhang staat danig onder druk. Hoewel ruimtelijke plannen overzicht en samenhang in de ruimtelijk-functionele ordening van de stad suggereren, is deze samenhang eerder wens dan werkelijkheid. In de dagelijkse praktijk brengen de projectgedomineerde overheidssturing en autonome processen een stedelijke dynamiek teweeg, waar structuurplanning vooralsnog het na-kijken bij heeft.

Nieuwe begrippen als sleutelprojecten, investeringsprojecten en voorbeeldprojecten verrijken het planologisch jargon. Grootchalige en ambitieuze projecten verbeelden een nieuw elan en geloof in de toekomst. De projectgedomineerde sturing zorgt er weliswaar voor dat we ons in een vooraanstaand gezelschap verkeren van private partijen met investeringsmogelijkheden. Maar draagt de pragmatiek van de afzonderlijke uitvoeringsprojecten wel bij aan de kwaliteit van de stad Nijmegen? Is het geheel van projecten op de Nieuwe Kaart van Nijmegen wel meer dan de som der delen? Autonome verstedelijkingsprocessen voltrekken zich vaak op een wijze die haaks staat op de vigerende denkbeelden over de ruimtelijk-functionele organisatie van de stad. De stad ontwikkelt zich tot min of meer grenzeloze "stedelijke verschijnselen" in Nederland/ netwerkenland. Onder de noemer van netwerksteden verspreiden stedelijke activiteiten en functies zich over een groot of zelfs onbegrensd gebied. Willen we het ons omringende en beminde landschap opgeven voor deze ontwikkeling?



Projecten tot 2010

van de stad werden gezien.

Zoals we gezien hebben in hoofdstuk 1 wordt de ontwikkeling van de stad tot nu toe gekenmerkt door een enorme expansie door de jaren. Deze automatische uitbreiding van de stad in de vorm van uitleg-locaties heeft geleid tot een zeer overdadig ruimtebeslag van de stad. Er was geen prikkel om zuinig met de ruimte om te gaan. De stad herbergt dan ook vele zeer extensief gebruikte gebieden. Te noemen zijn bijvoorbeeld het rangeerterrein in de spoorzone, de zeer extensief opgezette bedrijventerreinen Winkelsteegh, Waaloevers, Oost- en West Kanaalhaven, zone's langs infrastructuur en de kanaalzone. Bovengenoemde gebieden hebben vaak slechts een geringe betekenis voor burgers omdat ze of niet of slecht toegankelijk zijn of omdat ze niet zijn vormgegeven als groengebied.

B Door de stedelijke ontwikkelingen enerzijds te bundelen op locaties en vervoersassen in de stad waar nu al dynamiek heerst en anderzijds de extensieve gebieden zodanig te ontwikkelen dat ze toegevoegd worden aan het stadsweefsel, worden de huidige woon- en verblijfskwaliteiten van de stad ontzien.

Uitgangspunt B is een operationalisering van het begrip leefbaarheid uit de stadsvisie. Door de combinatie van bovenstaande ruimtelijke uitgangspunten ontstaat in 2030 een compacte, afwisselende stad. Wij willen dat de wijken, het centrum en de groengebieden prettige plaatsen blijven om te verblijven. De toenemende dynamiek op stedelijke en regionale schaal wordt benut om de economische basis van de stad te versterken. De stad moet aantrekkelijk blijven voor investeerders en bewoners. We moeten daarbij gebruik maken van de potenties die we als stedelijke knoop in het regionale netwerk innemen.

Unieke potenties, bijvoorbeeld om woonmilieus te realiseren die aansluiten bij de wensen van een groeiende groep woonconsumenten die prijs stellen op goede bereikbaarheid en directe nabijheid van stedelijke voorzieningen, dynamiek, cultuur en historie. Nijmegen heeft nu een goed en aantrekkelijk woonklimaat. De kwaliteiten zijn dusdanig dat met een verstandig beleid deze ook voor de toekomst gewaarborgd zijn. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de kansen en kwaliteiten die de stad biedt. De economische ontwikkeling moet voor de identiteit van de stad een meerwaarde opleveren. Dat brengt ons bij het derde uitgangspunt:



Industriegebied Noord en Oost kanaalhaven



Zoekgebied stedelijke ontwikkelingen



Schroothoop

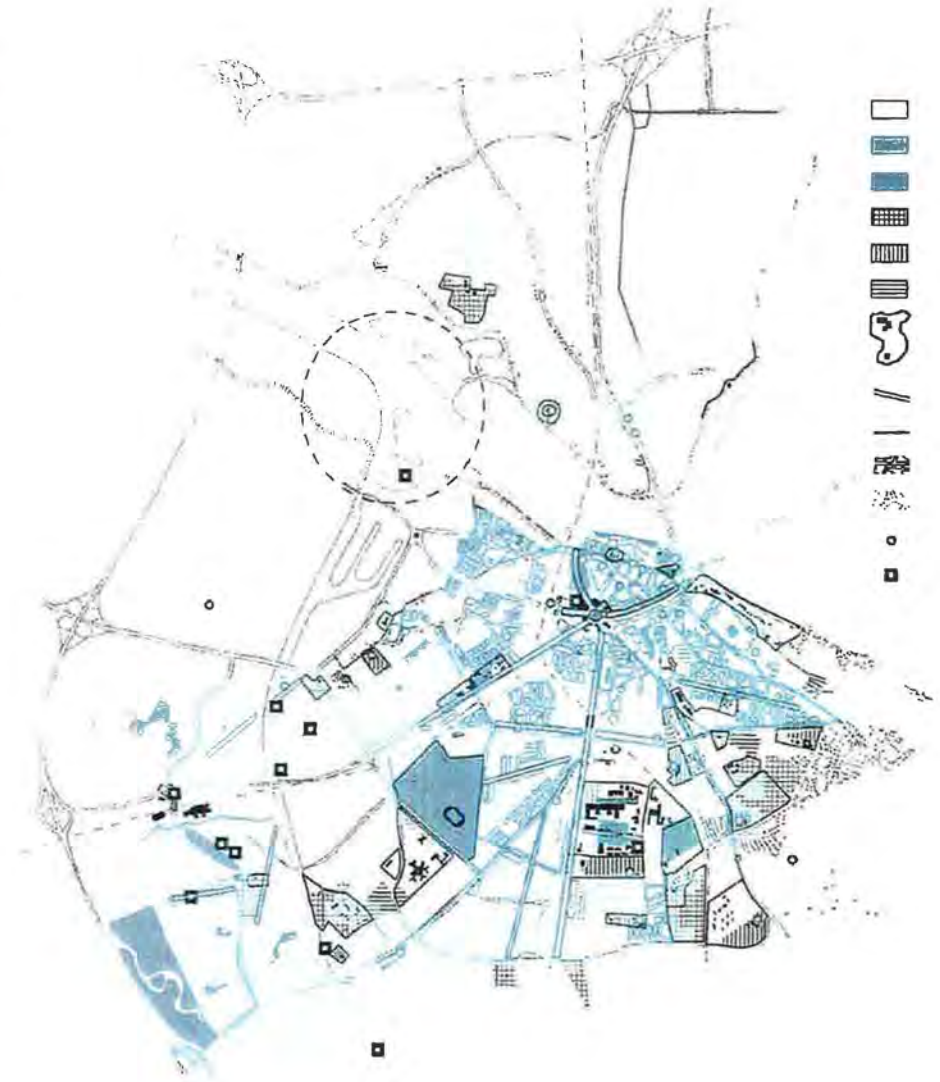


No-go area

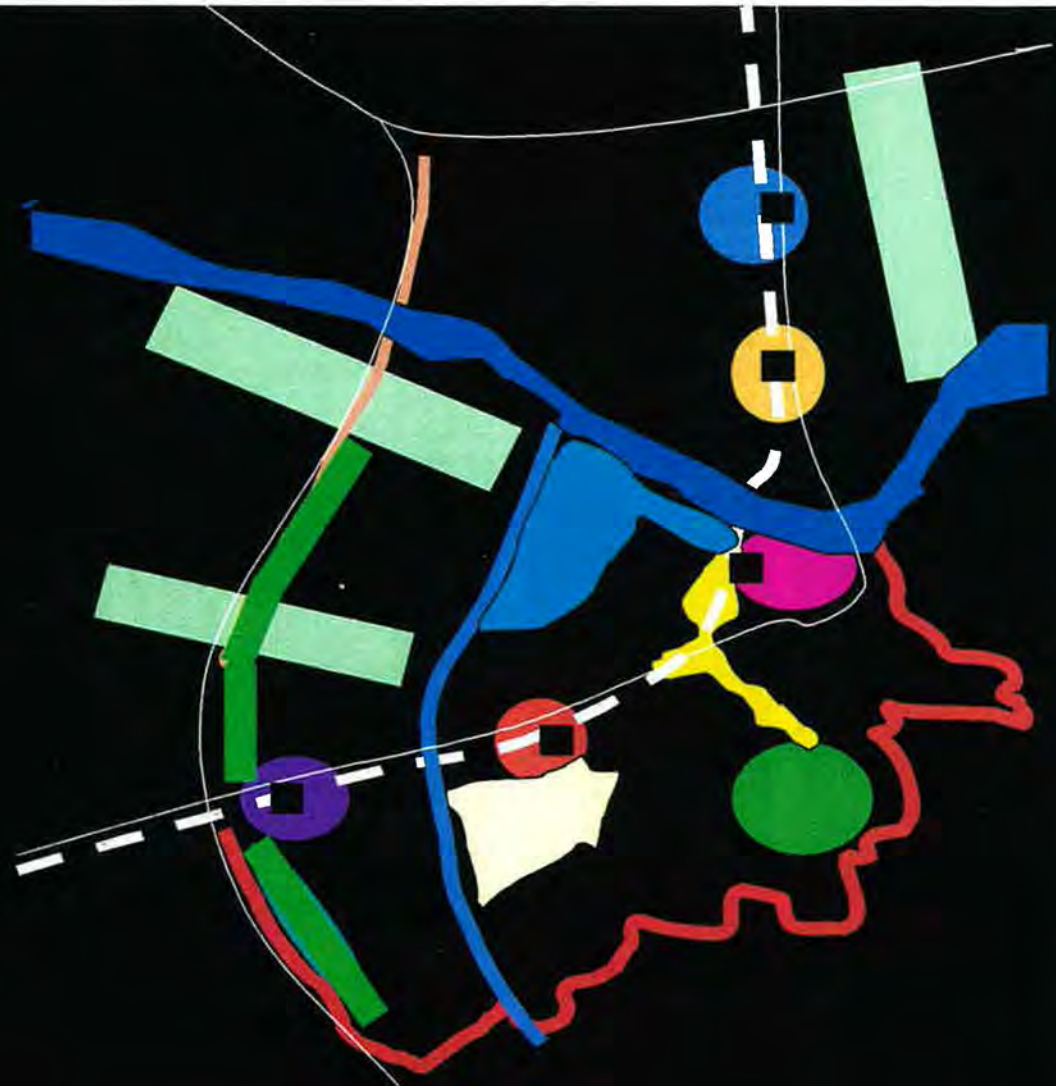
C het versterken van de typisch Nijmeegse kenmerken.

Hierbij gaat het er enerzijds om dat de typische kwetsbare kenmerken van Nijmegen, zoals bijvoorbeeld de cultuurhistorie en de vaak beeldbepalende parken en het aanwezige reliëf met respect worden behandeld; anderzijds moet de ruimtelijke ontwikkeling nieuwe identiteiten aan de stad toevoegen.

Vertalen we bovenstaande uitgangspunten naar de opgaven en programma's voor de toekomst van de stad dan tekenen zich een zevental ruimtelijke hoofdpunten af: (1) stad aan de stroom; (2) intensivering van unieke knopen; (3) omvormen fysieke barrières; (4) stedelijke transformatiegebieden; (5) de stadsrand; (6) mobiliteit en het (7) stadsbeeld.



Geef de rivier terug aan de stad,
ontwikkel een zestal unieke knopen,
vorm fysieke barrières om tot verblijfsassen,
transformeer monofunctionele gebieden tot gebieden met verschillende functies,
behoud de groene zuid-ooststrand van de stad en ontwikkel nieuwe groene overgangsgebieden aan de westzijde,
maak de mobiliteitsproblematiek draaglijker,
ontwikkel en versterk het stadsbeeld





Geef de rivier terug aan de stad,



ontwikkel een zestal unieke knopen,



vorm fysieke barrières om tot verblijfsassen,



transformeer mono-functionele gebieden tot gebieden met verschillende functies,



behoud de groene zuid-ooststrand en ontwikkel nieuwe groene gebieden aan de westzijde,



maak de mobiliteitsproblematiek draaglijker



ontwikkel en versterk het stadsbeeld.



3.2 Stad aan de stroom

De rivier is zowel stil als dynamisch. Ze vormt sinds mensenheugenis het bestaansrecht en het imago van Nijmegen. Gespannen tussen uitersten. Tussen het weidse open landschap van de Ooijpolder en de stedelijke kade van de binnenstad; tussen het op de stuwwal gelegen stadsfront en de landelijke vlakke overkant; tussen de bedrijven, woningen en groen; tussen drukke verblijfsplekken en verstilde natuurgebieden. Was Nijmegen in de oudheid nog afhankelijk van de rivier voor transport of als voedingsbron (water en vis) of strategisch als barrière bij vijandelijke aanvallen; nu hebben de meeste van deze functies hun belang in meer of mindere mate verloren. Nijmegen keerde zich in de loop der eeuwen steeds meer van de rivier af. De huidige oevers maken een rommelige indruk. Op sommige plaatsen is de waterkant dichtgegroeid met bedrijven en is de rivier als bindend ruimtelijk element nauwelijks te vinden. Eerst met de revitalisering van de Waalkade als sluitstuk van de herbouw van de benedenstad is een aanzet gegeven tot het op nieuw ontdekken van de rivier. Door de ontwikkeling van de Vinex-locatie Waalsprong is er zelfs sprake van een stroom(rivier) door de stad!

Het thema "Stad aan de Stroom" vraagt de stad zich te beraden op een verdere invulling van de oriëntatie van de stad op de rivier/ cq water.

Daarbij moet in eerste instantie gedacht worden aan het westelijk Waalfront tussen de spoorbrug en de ingang van het Maas-Waalkanaal. Dit gebied wordt nu nog in belangrijke mate gebruikt door een aantal basisindustriecomplexen. Een mogelijke stadsbrug op termijn in het verlengde van de Energieweg brengt tevens de gehele westcorridor in beeld en vraagt om een visie ten aanzien van de kanaalhavens en de noordoever van de Waal.

Het Maas-Waalkanaal ligt er eveneens verlaten bij, de stad heeft zich er vanaf gekeerd. Hoe kan het Maas-Waalkanaal in de beleving van de stad een belangrijke plaats innemen?

Nijmegen heeft de afgelopen decennia haar relatie met zowel de rivier als het Maas-Waalkanaal verloochend. Op regionaal niveau worden de oude steden Arnhem en Nijmegen gelegen op de stuwwallen gezien als twee poortwachters van het riviereengebied. Ontwikkelingen in de Betuwe moeten vooral vorm krijgen in relatie tot de rivier en het rivierenlandschap. Wanneer je in de Waalsprong woont moet het voelen alsof je in een riviereengebied bent. Om dit te versterken moeten de stedelijke waterfronten van de noordoever van Arnhem en de zuidoever van Nijmegen als stedelijke wanden ontwikkeld worden. Tot nu toe is de noord-zuid relatie tussen de IJssel en de Maas via het Maas-Waalkanaal met betrekking tot de recreatievaart niet ontwikkeld.



Waalbrug



Verkenkende schets

Met een eerste toekomstverkenning van het westelijk Waalfront lijken de kansen te keren voor een stad met het aangezicht naar de rivier.

Een structurele aanpak van het Waalfront heeft dezelfde potentie in zich als de talloze referenties elders. De Kop van Zuid (Rotterdam), de Oostelijke Haveneilanden, Houthavens (Amsterdam), Zaanoevers (Zaandam), Laakhaven, Slachthuis (Den Haag) en tal van kleinere voorbeelden illustreren de herontdekking van kansrijke locaties, vaak op een steenworp afstand van het historische centrum van de stad. De ontwikkeling vormt een aanvulling op woonmilieus in de Waalsprong, maar ook op specifieke milieus in de bestaande stad (Binnenstad, 19^e eeuwse schil, 30er jaren wijken, Limos etc.). Dit alles op loopafstand van het centrum van Nijmegen. De rivier (oevers) als recreatief openbaar gebied, een duidelijke relatie met Park West, kansen voor aanvullende stedelijke functies, vernieuwing van de verkeersstructuur, recreatieve fietsroutes, een tweede stadsbrug.

De rivier en het kanaal vormen nog altijd een belangrijke economische functie als transportader. Dit wordt betrokken in het ontwikkelen van scenario's voor dit thema.



Visie Waalfront



Stedelijk woonmilieu



Wonen aan het water



Luchtfoto Waalfront



KNSM eiland, Amsterdam

3.3 Intensivering van unieke knopen

De ruggengraat van het stedelijk gebied van de regio wordt gevormd door de spoorverbinding Wijchen- Nijmegen- Arnhem- Zevenaar.

Essentieel voor de beoogde mobiliteitsgeleidende effecten is kwaliteitsverbetering van de spoorwegverbinding Wijchen- Nijmegen- Arnhem- Zevenaar door uitbouw ervan naar een Agglorainet en uiteindelijk tot lightrailstelsel. In het stedelijk netwerk Arnhem- Nijmegen is het beleid gericht op centrumvorming rond knooppunten van openbaar vervoer. Binnen het invloedsgebied van vervoersknooppunten wordt ingezet op verdere verdichting door intensivering, functiemenging, herstructurering en stedelijke vernieuwing. Er wordt een samenhangend stelsel van knooppunten tot stand gebracht. Nijmegen heeft in potentie een zestal knooppunten die zich tot unieke identiteitsdragers kunnen ontwikkelen: de binnenstad (incl. stationsomgeving), omgeving Heyendaal, Brabantse poort, Winkelsteeg, Ressen en Lent. Deze knopen worden gezien vanuit een regionaal, zelfs (inter) nationaal verband, dus niet alleen binnen de Nijmeegse grenzen. Dat betekent o.a. dat er tussen de gemeenten binnen het KAN afspraken gemaakt moeten worden over de vestiging van bepaalde activiteiten. Dus niet overal hetzelfde willen maar op basis van eigen kracht/ identiteit complementair zijn.

De knooppunten in de stad hebben een aantrekkingskracht op bezoekers/ werknemers uit de regio of zelfs daarbuiten. De verschillende knopen kennen ieder een eigen profiel.

De knooppunten zijn gelegen aan bestaande of nieuwe te ontwikkelen openbaar vervoershaltes. Bij de ontwikkeling van deze knopen wordt uitgegaan van intensief ruimtegebruik en functiemenging. Dat wil zeggen dat bijvoorbeeld wordt uitgegaan van gebouwde parkeervoorzieningen. Functiecombinaties in de sfeer van wonen, werken, onderwijs, openbare voorzieningen, vrijetijdsbesteding zijn gewenst. De knopen moeten functioneren als echte ontmoetingsplekken in de stad met een bijbehorend hoogwaardig publiek domein. Dit betekent dat de knooppunten een hecht onderdeel vormen van het stadsweefsel en dat langzaam verkeersroutes naar de wijken en het landschap helder zijn vormgegeven. Natuurlijk levert de concentratie van verschillende functies een bijdrage aan het gebruik van het openbaar vervoer. Nieuwe gebouwen worden gerealiseerd met een ambitieuze architectonische expressie.

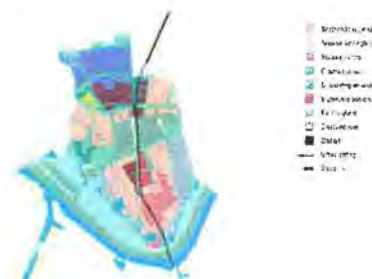
Alle knooppunten kunnen een betekenis vervullen voor het groen en de recreatie in de stad.



Knooppunten



Lent



Structuurplan Waalsprong



Centrum



Brabantse Poort



Philips



Heyendaal

3.3.1 knoop "Centrum"

Het thema luidt "Cultuurhistorie en Menselijke Maat".

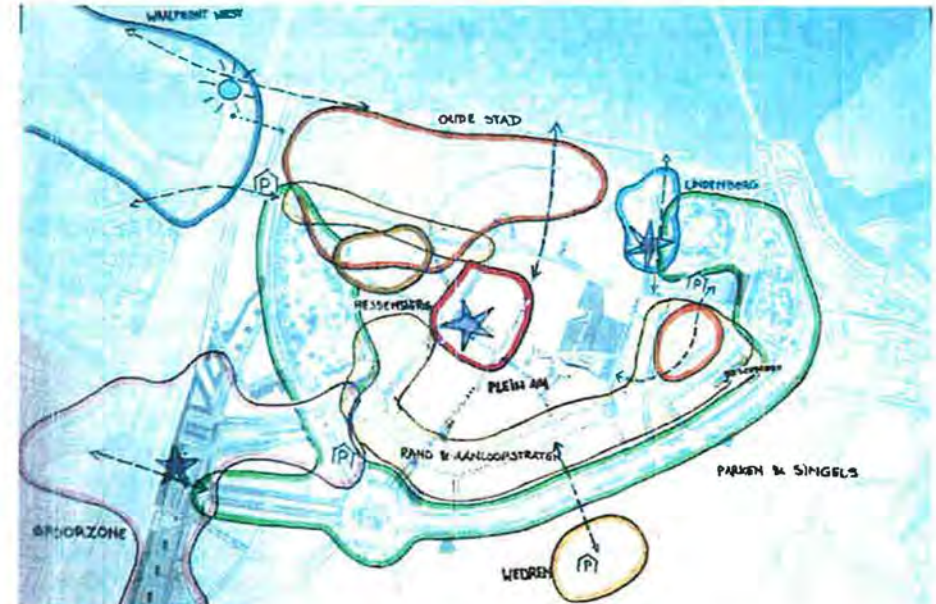
Met de plannen van begin jaren negentig "Centrum 2000, intensiveren in de kern" is destijds een koers ingezet ter verbetering van de kwaliteit van de binnenstad. Dit plan is nog volop in uitvoering. De binnenstad behoudt ook in de toekomst haar verzorgingsfunctie voor de gehele stad en de regio. De binnenstad profileert zich in de netwerkstad Arnhem-Nijmegen als een verblijfsplaats voor voornamelijk voetgangers in een cultuurhistorische setting. Een totaalpakket aan voorzieningen dient zich aan op loopafstand. De Nijmeegse binnenstad wenst niet te concurreren om ontwikkelingen in de zakelijke dienstverlening op een schaal zoals deze zich in Arnhem Centraal aftekenen. Nee, de menselijke maat vormt het uitgangspunt voor ontwikkelingen in het centrum. Een uiterst ambitieus programma staat op stapel.

In het overig deel van het centrum liggen drie grote projecten te wachten:

Hessenberg, St. Josephhof en Plein 1944.

Voor de Hessenberg en de St. Josephhof is door alle partijen een wooninvulling als voorkeur genoemd. De plekken liggen beide wat in de luwte, in de flanken van de binnenstad. De programma's zullen op interactieve wijze worden opgesteld waarna de uitvoering door een marktpartij ter hand genomen kan worden. Absoluut speerpunt is natuurlijk de ontwikkeling van Plein 1944. Na Mariënborg kan hier op fundamentele wijze worden verder gewerkt aan de profilering van het Stadscentrum.

Gestreefd wordt naar sterke stedenbouwkundige verbindingen naar het westelijk gelegen deel van de stad. De Waalkade wordt verbonden met de Waalhaven. Een tweede verbinding wordt gelegd in de stationsomgeving. Tegelijkertijd wordt de omgeving van de spoortunnel richting binnenstad ontwikkeld tot een aantrekkelijke route van het station naar de binnenstad. De stedenbouwkundige inbreiding op Plein 1944 rekent af met de stedenbouw van wederopbouw van tochtige pleinen en robuuste gebouwen. De binnenstad van Nijmegen is opnieuw een compacte stad met nauwe straatjes en gassen, steile trappen en meer intieme pleinen zoals voor de oorlog het geval was. De historische parken functioneren als de rustoorden in het dynamische centrum en vormen een geschikte ambiance voor multiculturele activiteiten. De parken dienen derhalve grondig opgeknapt te worden opdat ze onderdeel gaan uitmaken van het bruisende centrum.



Koers 2015 centrum



Reconstructie Grote Markt

3.3.2 knoop "Heyendaal"

Het thema luidt "Studeren Onder de Bomen". De knoop Heyendaal omvat zowel het universiteitsterrein als de directe omgeving van het station. Momenteel zijn verschillende projecten in dit gebied in ontwikkeling waarbij de belangrijke kennisinstellingen van Nijmegen zijn betrokken: de Katholieke Universiteit Nijmegen, het Universitair Medisch Centrum, de Hogeschool Arnhem-Nijmegen en het Regionaal Opleidingen Centrum voor Nijmegen en omstreken. Belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen zijn gaande zoals de herstructurering van het academisch ziekenhuis en de medische faculteit, de vestiging van de HBO-opleidingen op de campus, de planontwikkeling rond de B- faculteit, de aantrekking van bedrijven in het Mercator Technology & Science Park en de mogelijke vestiging van het ROC en woon-zorg complex de Waalboog aan de noordzijde van het station.

Het gaat hier om een kennis- en ontwikkelingscentrum: theoretische wetenschap in een groene setting. Het geheel heeft een zeker introvert karakter. Er is ruimte voor bezinning en reflectie, dus niet alleen voor studenten. De aanwezige kloosters in de omgeving nodigen uit tot een kloosterroute (van Heyendaal via Albertinum, Mariënboom, Heilig Land Stichting, Nebo, Berchmanianum terug naar Heyendaal).

De locatie als zodanig vormt enerzijds een verbinding van het voorportaal naar het fraaie groene stuwvalgebied tot het Reichswald, anderzijds de voordeur naar het drukke centrumgebied.

Gestreefd wordt naar een verdere ontwikkeling voor gezondheidszorg(bio-medisch)- en universitair gerelateerde bedrijvigheid in parkachtige setting op Heyendaal. Steekwoorden hierbij zijn: kennisintensief, innovatief en kansen biedend voor starters in deze sectoren.



Ruimtelijk concept Heyendaal



Heyendaal: Studeren onder de bomen

3.3.3 Knoop "Brabantse Poort"

Het thema voor de Brabantse Poort luidt "Leisure Centrum/ Park".

De leisurestrook loopt qua bebouwing vanaf het kanaal tot aan de A73; van woonboulevard, via winkelcentrum naar de ijsbaan, skibaan, klimhal en doe het zelf hal. Er zijn plannen in de maak voor de uitbreiding van de westzijde van het winkelcentrum met een branche specifiek warenhuis, leisure functies en appartementen. Voor de locatie aan de overzijde van de Schuylenburgweg is een massastudie gedaan voor een multiplex-formule waarin een megabioscoop, een hotel, een overdekte skihal en ondersteunende horeca en detailhandel is geprojecteerd. Dit programma is vormgegeven als één complex op de kop van de huidige ijsshal Triavium.

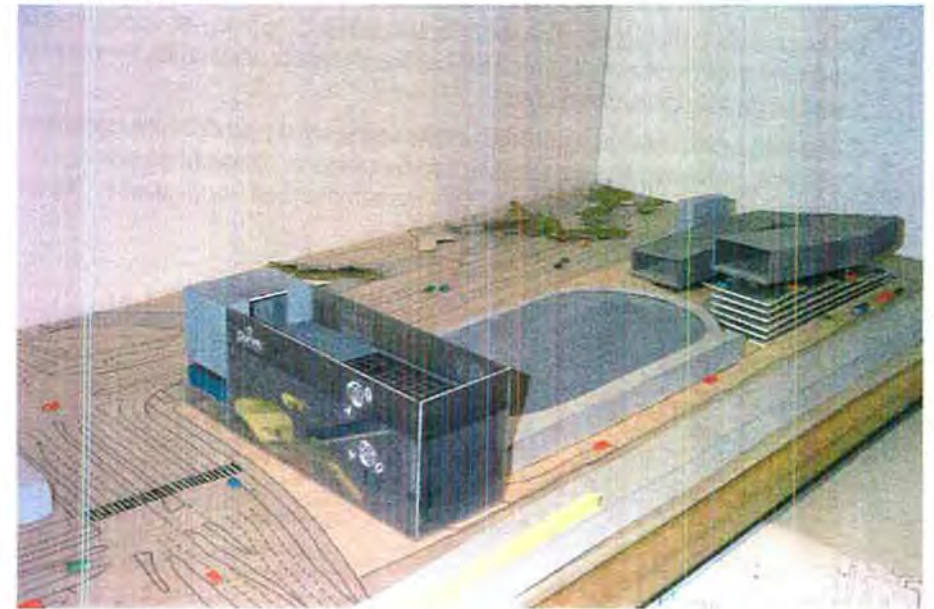
Aan weerszijden van de A73 ligt recreatief buitengebied in de onmiddellijke nabijheid van het stedelijk gebied (stadspark Staddijk en recreatiegebied de Berendonck, wandelen, skeeleren, fietsen, varen e.d.).

Aan de westzijde van de A73 en de zuidzijde van de A326 wordt ruimte gereserveerd voor een transferium. Via openbaar vervoer wordt de leisurestrook ontsloten. Ook is er aanhaking aan station Dukenburg voor transport richting stadscentrum. Daarnaast behoudt de Brabantse Poort haar functie als aantrekkelijke kantoor- en woonlocatie in de stad.

De hoge ruimtewinstdoelstelling voor kantoren, meervoudig onder- en bovengronds ruimtegebruik levert een hoge bebouwingsdichtheid op. Minder vloeroppervlak per werknemer door flexibele werktijden en desk-sharing draagt bij aan een efficiënt ruimtegebruik.



Brabantse poort



Ontwikkeling toerisme/ leisure

3.3.4 knoop "Ressen"

Het thema voor Ressen luidt "Stadsbalkon".

Knooppunt Ressen is een zeer geschikte locatie voor een groot transferium. Rondom en boven het transferium ontwikkelen zich grote winkels, kantoren e.d., een soort economisch hart van de Waalsprong. Er wordt op hoogte een balkon aangelegd boven de bestaande archeologische site van waaruit uitzicht is op de stad Nijmegen; de stad ligt als het ware aan je voeten. Je ziet en voelt de nabijheid van het plassen gebied. In de omgeving worden instituten gesitueerd. Vanuit het transferium is voorzien in een directe rail/ bus-verbinding met de voorstadshalte in Lent.

3.3.5 knoop "Lent"

Het thema luidt: "Combineren van de functies winkelen, werken en wonen"

Dit toekomstige knooppunt is sterk georiënteerd op het stadseiland Lent zelf. Het winkelcentrum en de openbaar vervoersstations vormen één geheel. In het knooppunt vindt functiemenging plaats van wonen, kantoren, winkels, horeca, dienstverlening, transferium en parkeergarage. Het hoogwaardige bedrijfsverzamelgebouw en de kantoorlocatie Lent naast de voorstadhalte floren. De vraag naar de nieuwe handels- en trefpunten 'Trade & Meeting-offices' neemt zienderogen toe. Lent vormt tevens het overslagpunt voor de stads-distributie en bevoorrading.



Ressen "verkeersrotonde"

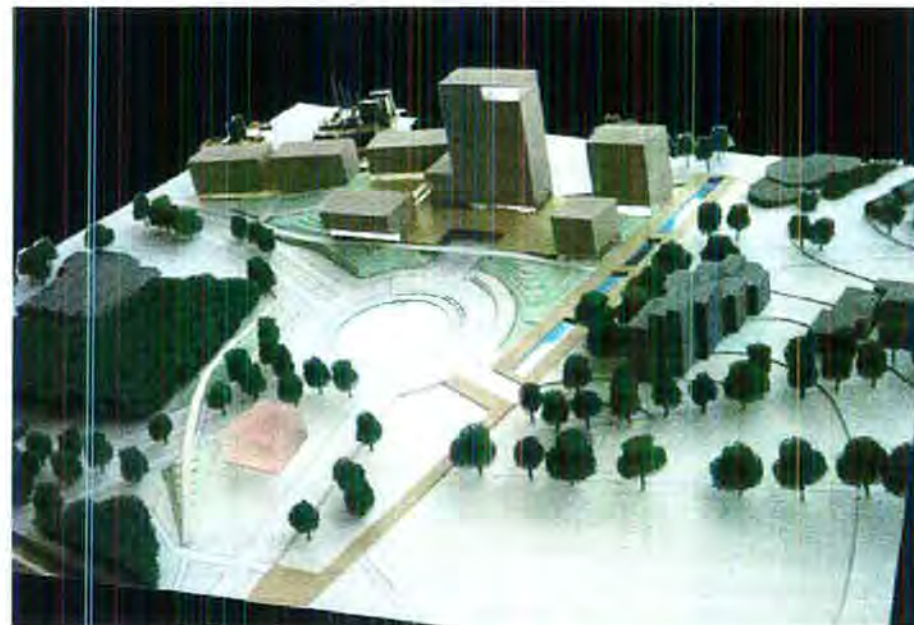


Maquette Lent

3.3.6 knoop "Winkelsteeg"

Als tegenhanger van Heyendaal is hier het thema "Science Parc". Hier is plaats voor toegepaste wetenschap in de vorm van micro-electronica en voor het medisch cluster (Ziekenhuis, Sanadome, Sportcentrum, Riagg, Pompekliniek e.d.). Philips vormt de grote aanjager. Het Science Parc wordt opgespannen tussen twee belangrijke groengebieden: het Goffertpark en de Kanaalzone. Ten zuiden van de Nieuwe Dukenburgseweg en Muntweg komt de groene long zuid waarin vrijstaand de bebouwing gesitueerd is. Het Goffertpark biedt plaats voor evenementen (sport, muziek, cultuur).

De uit elkaar gelegde rijbanen van zowel Graafseweg als Neerboscheweg hebben geleid tot een amorf gebied waar stedelijke functies (wonen, werken etc) nauwelijks een kans hadden. Het opnieuw bundelen van deze weginfrastructuur en het omzetten van kruispunten in rotondes biedt nieuwe kansen voor een centraal stedelijke ontwikkeling van de knoop Winkelsteeg. Het gebundelde profiel is gesitueerd aan de westzijde van het plangebied. Dit heeft een aantal voordelen. Aan de oostzijde komt ruimte vrij voor een promenade die voorziet in een langzaamverkeersroute van het Goffertpark, via het toekomstige lightrailstation naar de woonwijken Neerbosch, Heseveld en een mogelijk toekomstige ontwikkelingslocatie tussen de Neerboscheweg en de Dennenstraat. Aan de rand van de aanwezige stuwwal ontstaat hiermee een hoogwaardig openbaar gebied waar aan weerszijden wordt gewoond. Dit hoogwaardige publieke domein maakt interactie mogelijk tussen het stedelijke leven van de stad en het Philips City Center. De groene sfeer van het Goffert wordt doorgetrokken tot aan het station.



Philips maquette



"Sciencepark"

3.4 Omvormen fysieke barrières

De belangrijkste lange lijnen in de stad functioneren momenteel als barrière tussen de verschillende stadsdelen: stadsas (Graafseweg), kanaalzone, spoorzone. De opgave is om deze zone's om te vormen tot verblijfsgebieden die de stadsdelen die aan weerszijden zijn gelegen met elkaar verbinden.

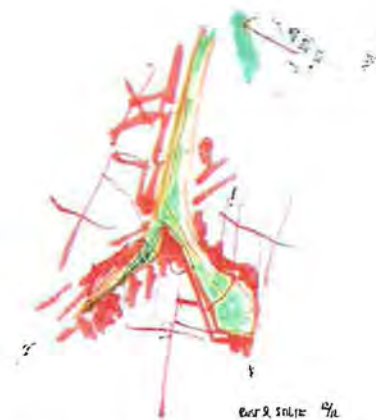
3.4.1 Spoorplein en spoorpark

Het station dient zich aan weerszijden van het spoor met een gezicht te presenteren aan de stad. Middels intensivering rond deze openbaar vervoerknoop kan dit gestalte krijgen. Een nieuwe voorzijde van het station aan de kant van de Wolfskuil wordt gerealiseerd. De oude rangeerterreinen kunnen mogelijk worden verplaatst naar buiten de stad. De omgeving van het station wordt gekenmerkt door intensieve kantoorbebouwing. Verderop in de spoorzone wordt tussen Bottendaal, Willemskwartier en de Wolfskuil een activiteiten park met verbindingen aangelegd. In dit activiteitenpark kunnen allerlei (semi-) openbare functies zoals bv. multiculturele centra, woonzorgcomplexen, concertpodia etc een plek krijgen.

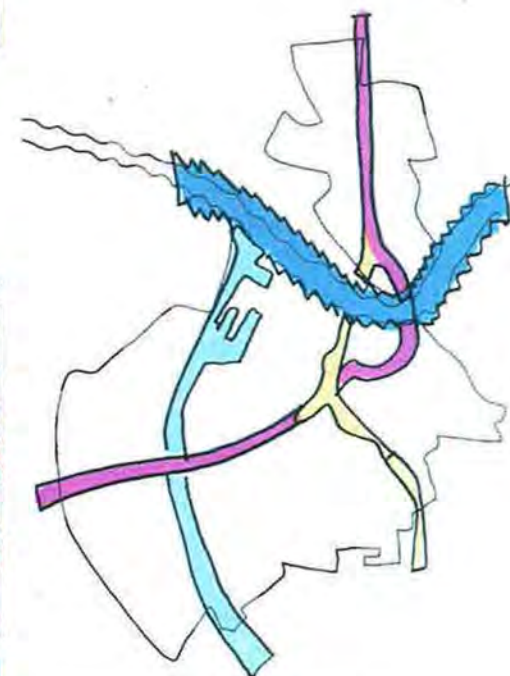
De spoorkuil vormt door de deels verdiepte ligging en de betrekkelijke rust een ideale verbinding met het omliggende buitengebied. De zone is uitermate geschikt voor de ontwikkeling van een stadspark met veel aandacht voor natuur en recreatie.



Vogelvlucht spoorzone



Schets spoorzone



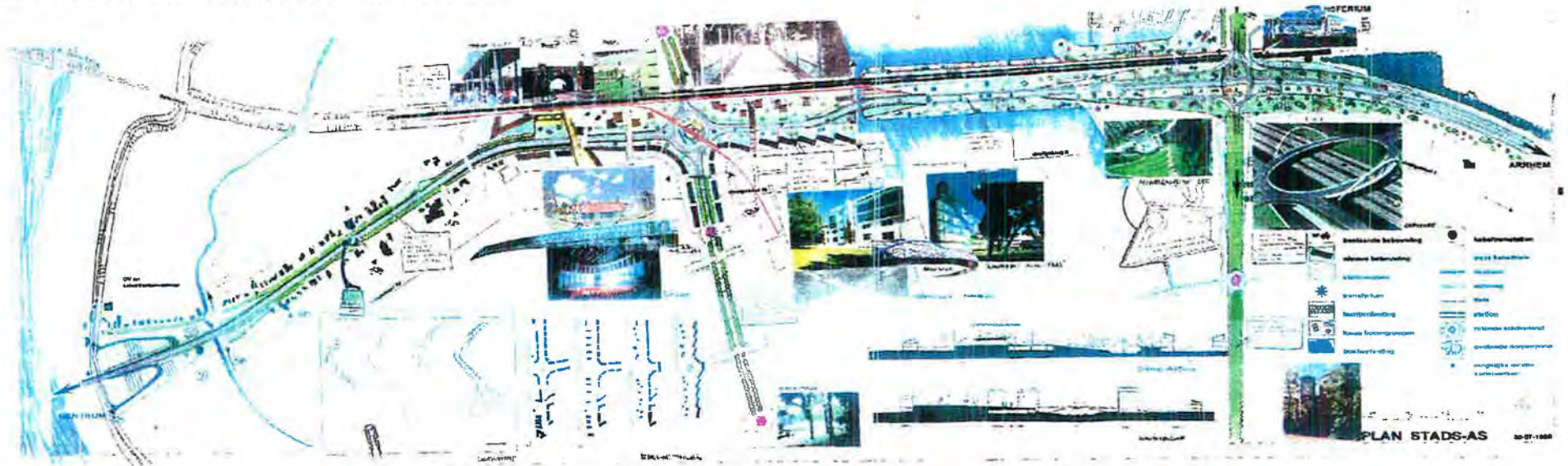
Omvormen lange lijnen tot voorkanten

Activiteitenpark



3.4.2 Stadsas

Voorgesteld wordt om de gestarte ontwikkeling in de Brabantse Poort voort te zetten. Hierbij gaat het om de verweving van wonen, werken, voorzieningen en recreatie langs de gehele stadsas. Ontwikkelingen worden gekoppeld aan een snelle openbaar vervoer verbinding over / langs deze as middels lightrail en busbaan. Forse verkeerskundige aanpassingen zijn voorzien. Er ontstaan in het tracé tussen het kanaal en de knoop Winkelsteeg door samenvoeging van rijbanen en de realisatie van een rotonde ontwikkelingslocaties die een veel efficiënter grondgebruik opleveren in dit deel van de stad. Ook de stadsas, gelegen op het tracé van de autosnelweg Arnhem-Nijmegen ondergaat een metamorfose. Door de stadsas langs de verschillende activiteiten van stadseiland, dorpenzone en landschapszone te leiden wordt een kans gegrepen om de identiteit van de Waalsprong letterlijk uit te dragen. Aan de stadsas presenteert zich het nieuwe stadsdeel. Hier vind je dan ook de belangrijkste stedelijke functies. De uitdaging voor de gehele stadsas is om een reeks van onverwachte en meeslepende sensaties langs deze as te ensceneren.



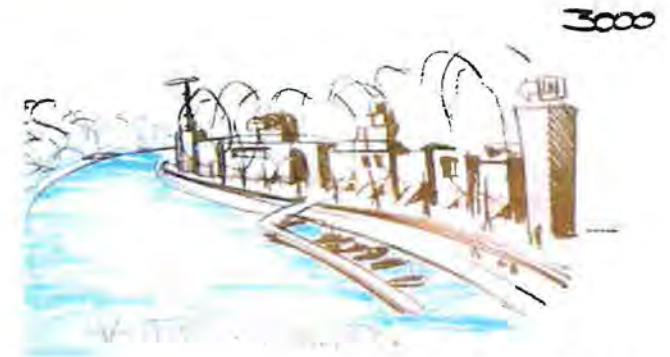
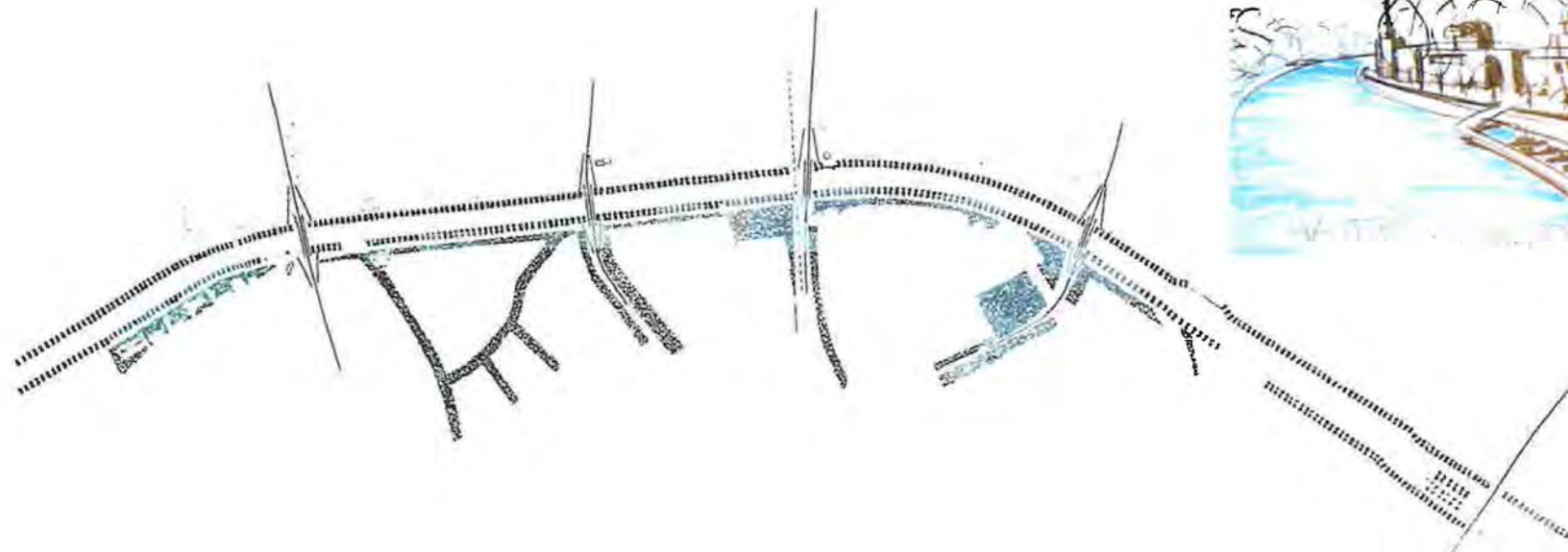
3.4.3 Kanaalzone

De woongebieden langs het Maas- Waalkanaal liggen met de rug naar dit structurerend element. Ze keren zich er van af. De kwaliteiten van de aanwezigheid van dit element worden slechts benut door een aantal fietspaden en de groenzones er langs. Het kanaal heeft verder in noord zuid richting geen betekenis als ruimtelijk verbindend element tussen de wijken. De opgave is om het water met de aanliggende wijken te versterken.

De lange lijnen vormen barrières, maar zijn tevens belangrijke verbindingen door de stad. Zij vormen de schakel tussen de verschillende landschappen om de stad. Het kanaal is zo'n lijn en vormt de grens tussen het hoge en droge deel van Nijmegen. Beide oevers vragen om een duidelijk herkenbare ontwikkeling. Een goede inpassing van natuur en recreatie is hierbij gewenst. Bij de ontwikkeling van de oevers wordt in de eerste instantie gedacht aan woningbouw en voorzieningen, maar er kan ook gedacht worden aan schone bedrijvigheid.



Maas- Waalkanaal



Schets Maas- Waalkanaal

3.5 Stedelijke transformatiegebieden

3.5.1 Herstructureringsopgave wijken

De voor- en naoorlogse woonwijken verkeren in een neerwaartse spiraal. In deze wijken staat de leefbaarheid onder druk. In het kader van het Grote Stedenbeleid van de Rijksoverheid is er extra aandacht voor het woon- werk- en leefklimaat in de stad. Samen met de woningbouwcorporaties wordt gewerkt aan wijkperspectiefplannen voor sociale, fysieke en economische regeneratie van deze wijken. De uitgangspunten van deze plannen zijn:

- * vervanging van een deel van het woningbestand;
- * verdichting van het resterende deel;
- * het verkrijgen van een gebalanceerde sociale mix;
- * herstructurering van de openbare ruimte;
- * handhaving en versterking van sociale voorzieningen en recreatieve en sportvoorzieningen.

Delen van de bestaande stad worden de komende jaren in het kader van de herstructurering getransformeerd tot gebieden waar het (weer) aantrekkelijk is om te wonen zoals: Wolfskuil, Willemskwartier, Waterkwartier, Neerbosch-Oost en Hatert, maar ook delen van Dukenburg behoren hiertoe.



Wolfskuil



Herstructureringsopgave woningenbestand



Herstructurering delen woningvoorraad

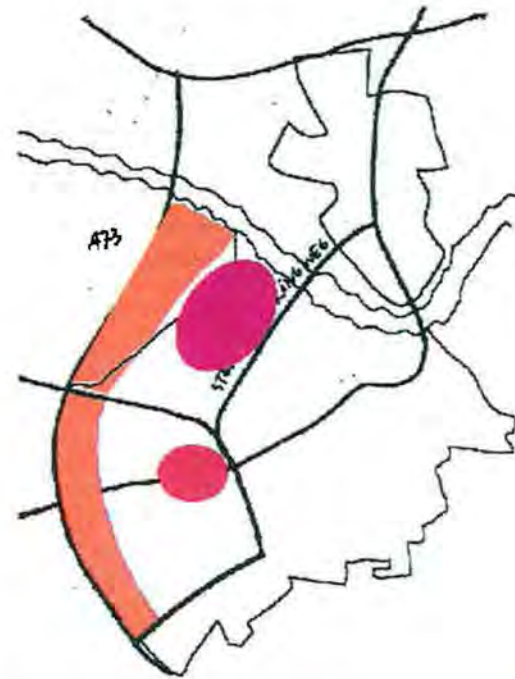
3.5.2 Havenpark West

Er is sprake van een verouderd industrieel complex. In het gebied is veel ruimtebeslag voor opslag en verwerking van bulkgoederen. Bovendien zijn op dit moment minder dan de helft van de bedrijven georiënteerd op het water. Revitalisering van dit gebied is danook noodzakelijk. Het streven hierbij is om meer watergebonden bedrijvigheid een plek te geven in dit gebied. Meerdere scenario's zijn denkbaar; een structurele uitbouw van de werkfunctie of een koers richting een meer multifunctionele opbouw van dit gebied in de toekomst. Bij dit laatste scenario zou middels uitplaatsing van de in vele gevallen niet meer watergebonden bedrijven op de bedrijventerreinen Oostkanaalhavens en Westkanaaldijk de aanwezige milieuhinder voor bestaand woongebied Nijmegen-west en Weurt verminderd kunnen worden. Bovendien ontstaat de mogelijkheid om een nieuw uniek milieu (wonen aan recreatief water, gecombineerd met werkfuncties en recreatie) in een groene setting aan het water toe te voegen.

De mogelijkheden zijn aanwezig om een echt Park West te realiseren waarbij de dynamiek van de Waal en water een belangrijke functie kunnen gaan vervullen voor natuur en recreatie. Een park met verbindingen naar de uiterwaarden in Weurt en de groengebieden in de wijk is gewenst.

3.5.3 Winkelsteeg

Revitalisering van dit werkgebied moet leiden tot een goed netwerk van toelevering en uitbesteding rond Philips en gezondheidszorg gerelateerde bedrijvigheid (ziekenhuis, Sanadome, Sportcentrum, Riagg, Pompe kliniek e.d.). Het Science Parc wordt opgespannen tussen twee belangrijke groengebieden: het Goffertpark en de kanaalzone. In dit gebied is een verbinding voor de natuur en recreatie tussen Goffert en Kanaalzone gewenst. Het herstellen van de oude structuren van de voormalige landgoederen maken het gebied tot een unieke omgeving waar werken, wonen, en recreëren mogelijk is.



Stedelijke revitaliseringsgebieden

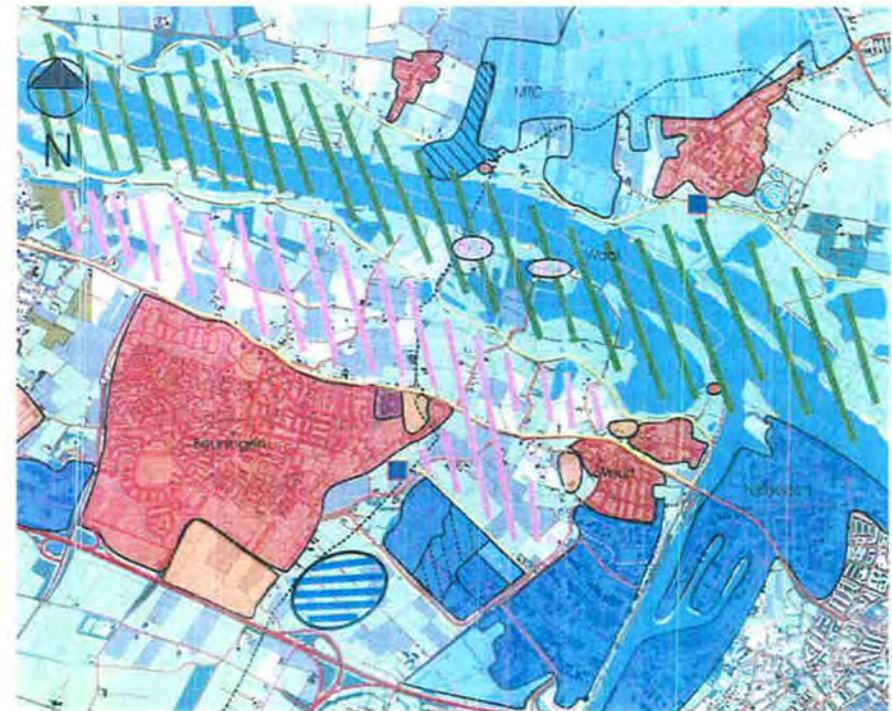


3.5.4 zone A73

De A73 vormt de westelijke begrenzing van de stad Nijmegen. Met de doortrekking van de A73 wordt het stedelijk weefsel in feite verlengd in noordelijke richting. De zone grenzend aan de oostzijde van de A73 dient op haar mogelijkheden onderzocht te worden. In de zone direct ten oosten van de A73 kunnen mogelijk meer stedelijke voorzieningen worden gerealiseerd, die enerzijds profiteren van de goede ontsluiting en anderzijds een milieu vormen tussen het wonen en de snelweg.



A73



3.6 De stadsrand: landschapontwikkeling en behoud

Met het dichtslibben van de binnensteden worden de stadsranden de best bereikbare plekken van de stad. Nieuwe ruimtevretende programma's vestigen zich bij voorkeur op deze plekken.

Er is een duidelijk karaktersverschil tussen de stadsranden van Nijmegen: de groene zuid-oostrand enerzijds en de door stedelijke dynamiek getypeerde west en noordrand. De opgave is belangrijk omdat de zuidoostelijke stadsranden tot de meest waardevolle gebieden van de stad behoren, en voor de noordwestelijke rand omdat daar de grootste veranderingen zich voltrekken.

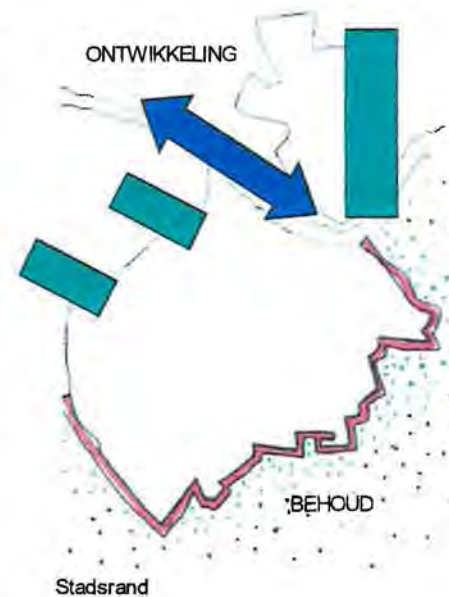
Voor de zuid-oostrand wordt een strategie gevolgd van behoud en versterking van reeds bestaande kwaliteiten. De introductie van een strakke contour is erop gericht om intensief gebruik van de daarbinnen gelegen ruimte af te dwingen en de daarbuiten gelegen ruimte te beschermen of te reserveren voor toekomstig gebruik. De contour geeft de harde grens weer tussen stad en het omliggende landschap. Naar buiten toe, is de grens hard: buiten de grens zijn geen stedelijke ontwikkelingen gewenst, natuur en recreatie krijgen alle ruimte. Binnen de grens kan een overgangsgebied ontstaan, waarbij stedelijke ontwikkelingen en ruimte voor natuur en recreatie samen gaan.

Stiltegebieden in de directe omgeving van Nijmegen (Hatert, Heumen, Ooy) moeten onaangetast blijven. Daartoe moet de functie van 'landelijkheid' beter worden geformuleerd, concentratie van drukke recreatiepunten worden bevorderd en meer bewust worden geïnvesteerd in (het beheer en de ontwikkeling van) de buitengebieden.

Voor de noord en west stadsrand wordt een ontwikkelingsgerichte strategie gekozen waarbij nieuw te ontwikkelen landschappen voor voldoende geleiding zorgen tussen de stedelijke ontwikkelingen. Een voorbeeld van een dergelijke ontwikkeling is het landschapspark de Woerd. Deze nieuwe groengebieden bieden de burgers van Nijmegen bovendien aantrekkelijke routes naar het verderop gelegen landschap. Programmatisch kunnen deze gebieden een functie krijgen voor recreatie en sport. Tussen deze groene corridors kunnen mogelijk nieuwe produktielandschappen worden gevonden.



Schets zuidoost-rand

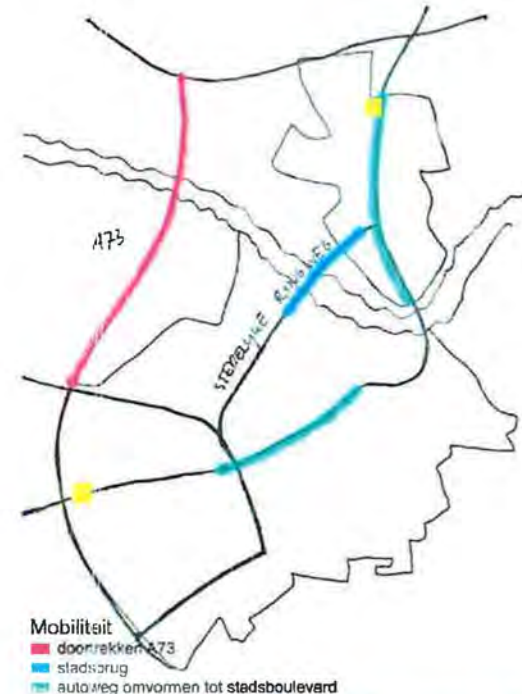


Volkspark de Woerd

3.7 Kansen voor Mobiliteit

Met betrekking tot de mobiliteit tekent zich voor 2030 het volgende beeld af: Essentieel voor het verkeer binnen de regio is een kwaliteitsverbetering van de verbinding Wijchen- Nijmegen- Arnhem- Zevenaar door uitbouw van deze "binnenstedelijke verbinding" naar een agglorailent en later naar een lightrailsysteem. Beoogd wordt een vergaande intensivering rond deze verbinding in de vorm van stedelijke knopen en een stedelijke boulevard. Hierdoor ontstaat voldoende kritische massa voor een hoogwaardig ov-systeem. De aanleg van de aggro/lighttrail kan als katalysator werken voor de ontwikkeling/uitbouw van de aangegeven knopen.

Voorts dient ontvlechting van autoverkeerssoorten binnen de regio te geschieden door een onderscheid te maken tussen wegen gericht op doorstroming en wegen gericht op afwikkeling van het regionale dan wel stedelijke verkeer. Daartoe is het nodig het rijkswegennet te completeren met de doortrekking van de A73 en de doortrekking van de A15. De A325 wordt afgebouwd naar een stedelijke autoweg. Wil Nijmegen in de toekomst een volwaardige rol spelen in de netwerkstad dan is een derde oeververbinding tussen de energieweg en de Waalsprong noodzakelijk. Deze laatste verbinding is van evident belang bij de revitalisering van het gehele westelijk stadsdeel en de ontwikkeling van de Waaloever. Op de snijpunten tussen het nationale wegennet en de belangrijkste ov-verbinding van de regio ligt het voor de hand om transferia in te richten. Deze transferia worden gekoppeld aan stedelijke knopen zodat intensief ruimte gebruik mogelijk wordt. Hierbij kan gedacht worden aan parkeren voor woon-werkrelaties tijdens kantooruren en parkeren voor grootschalige stedelijke activiteiten buiten kantooruren.



Studie tracé A73

3.8 Versterken van het stadsbeeld

Voor de oosterburen is Nijmegen een echte cultuurstad, voor de zuiderburen een culinaire stad, voor Hollanders is het Rijk van Nijmegen "het Binnenste Buitenland" en de meest noordelijke bourgondische stad.

Iedere stad wil zich profileren om bezoekers, bewoners en bedrijven aan te trekken. Rotterdam zoekt het in het heden met de haven en architectonische hoogstandjes, Utrecht laat in het "Romeinenjaar" gladiatoren door de straten lopen, Deventer blaast zijn verleden met de boekdrukkunst aan, Amsterdam en Maastricht vervangen asfalt door kinderkopjes. Binnensteden worden opgeschoonde enclaves van stedelijkheid met een hoge aaibaarheidsfactor. In de strijd om onze aandacht zoeken de preproducenten het in schaalvergroting, spectacularisering en multiplexen. De markt van belevenissen bepaalt steeds vaker de vormgeving van de stad. Een stad moet een unieke identiteit ontwikkelen: een openbare belevingswereld, die oorspronkelijk en niet kopieerbaar is. Als Nijmegen zichtbaar wil blijven binnen de huidige tendens van globalisering en economische ontwikkelingen, zal nadrukkelijker haar unieke karakter in beeld moeten worden gebracht.

Onder het motto 'behoud & ontwikkeling' balanceert het culturele bewustzijn tussen traditie en vernieuwing. Het draagt enerzijds de zorg voor gebieden die potentie hebben om hun eigen identiteit in continuïteit door te ontwikkelen, anderzijds is het van belang om nieuwe lagen (identiteiten) aan de stad toe te voegen.

Het vereist de behendigheid om het verhaal, de betekenis van de plek in die moderniteit te verweven en het vermogen om innovatie net zo goed onderdeel te laten zijn van dat continue proces.

Centraal staat daarin de vraag: wat is er te beleven? Monumenten en archeologische vondsten zijn de culturele bemiddelaars van het historisch bewustzijn en de publieke consumptie van dit erfgoed vraagt om een sterk belevingsrendement van dit decor.



Valkhof museum



Valkhof museum



Kronenburgerpark



19e eeuwse schil



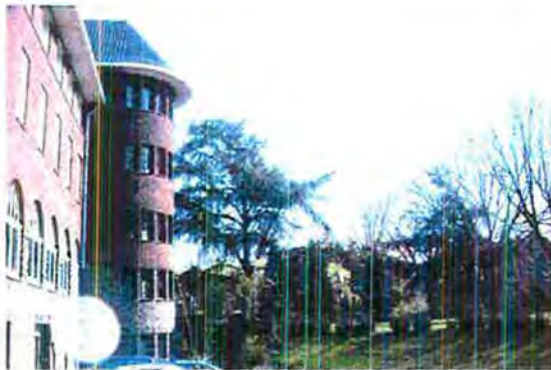
Historisch Nijmegen

De kansen voor het stadsbeeld van Nijmegen zijn gelegen in het op een presenteerblaadje aanbieden van het cultureel erfgoed. Het gaat hier niet alleen om de monumenten in formele zin, maar evenzeer om de dragers van de katholieke cultuur zoals de vele kloostercomplexen en begraafplaatsen, de dragers van de Romeinse cultuur, archeologische site's, de dragers van de rijke traditie van landgoederen en parken, de dragers van de cultuur van de welgestelde woonstad (19e eeuwse schil), de middeleeuwse stad.

De nieuwe stedelijke ontwikkelingszones zoals beschreven in deze nota bieden aanknopingspunten voor de ontwikkeling van nieuwe cultuurdragers van de stad. De zes Nijmeegse knopen zijn hiervoor in beeld, maar ook de ontwikkeling van een nieuw gezicht aan de rivier en het kanaal.



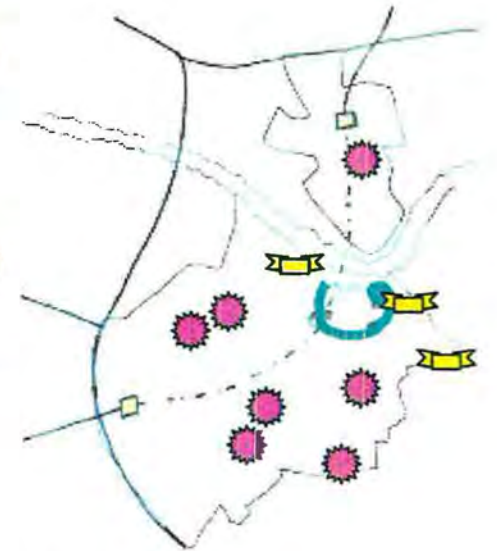
Villa



Albertinum klooster



Romeinse cultuur



Versterking stadsbeeld



Loden sarcofaag, Burchtstraat



Archeologische vondsten, "Kopse Hof"

4. Conclusie

Uit de resultaten van het stadsdebat en de ruimtelijke verkenningen voor de stad Nijmegen in 2030 blijkt het nut en de noodzaak van vernieuwing van het ruimtelijk beleid voor de lange termijn. Daarbij is sprake van een zeker gevoel voor urgentie. Immers de nieuwe maatschappelijke en ruimtelijke ontwikkelingen voltrekken zich in een steeds hoger tempo en niet altijd in de gewenste richting. Door nu in het ruimtelijk beleid te focussen op een zevental thema's wordt een koers uitgezet in welke richting de stad zich zou kunnen ontwikkelen.

1 geef de rivier weer terug aan de stad.

Het watervraagstuk geduid anno 2001 in de Vijfde Nota en de noodgedwongen rivierverbreding in de waalbocht in het begin van deze eeuw heeft in Nijmegen gezorgd voor een ommekeer in het denken. De stad heeft zich in de jaren daarna ontwikkeld in de richting van de rivier en het kanaal.

2 ontwikkel een zestal unieke stedelijke knopen

Het in de jaren negentig ingezette beleid ten aanzien van de verschillende knooppunten in de stad is uitgegroeid tot een zestal complementaire knopen met ieder een betekenis in het stedelijk netwerk.

3 vorm de fysieke barrières om tot verblijfsassen

De lange lijnen in de stad fungeren als verblijfsassen voor burgers en bezoekers. De kanaalzone is omgevormd tot een aantrekkelijk woon- en recreatiegebied, de stadsas is een waardige stadsboulevard, met gemengde functies en de spoorzone is ingericht als een modern activiteitenpark en functioneert als een tweede stadspark.

4 transformeer en revitaliseer monofunctionele gebieden tot gebieden met verschillende functies

Een aantal gebieden die in 2000 nog als extensieve gebieden konden worden getypeerd zijn getransformeerd tot aantrekkelijke, vitale plekken in de stad, waar de combinatie van wonen, werken en recreëren tot een levendig stadsbeeld heeft geleid. Winkelsteeg en Oostkanaalhaven behoren tot deze gebieden.



5 behoud de groene zuid-oost rand van de stad en ontwikkel nieuwe groene overgangsgebieden aan de west- en noordzijde van de stad.

De stadsrand heeft in het zuidoosten de afgelopen decennia haar unieke karakter weten te behouden en is zelfs op een aantal punten versterkt. Een fijn netwerk van paden ontsluit dit gebied voor recreatie vanuit de stad. Aan de noordwest zijde is het beeld van de stadsrand ingrijpend veranderd. Landschapsbouw heeft er hier toe geleid dat autonome stedelijke ontwikkelingen in de juiste richting konden worden bijgestuurd.

6 maak de mobiliteitsproblematiek draaglijker.

De realisatie van de Light-rial, doortrekking van de A73 en een binnenstedelijke ringweg met een oeververbinding naar de Waalsprong heeft niet alleen het mobiliteitsvraagstuk beheersbaar gemaakt, maar heeft er eveneens voor gezorgd dat Nijmegen haar aantrekkelijkheid als vestigingsplaats voor burgers en bedrijven heeft versterkt.

7 ontwikkel en versterk het beeld van de stad.

Bij bovenstaande ontwikkelingen heeft de stad steeds ingezet op kwaliteit. Het bestaande culturele erfgoed is nadrukkelijker gepositioneerd dan voorheen. Nieuwe ontwikkelingen spelen in op de eigenzinnige cultuur van de stad. Het stadsbeeld is opgefrist, Nijmegen ontroert.

Bij de uitwerking van het kansenboek onderscheiden we onderzoeks- en uitwerkingsopdrachten. Onderzoeksopdrachten hebben betrekking op het ontwikkelen van scenario's met een lange termijn perspectief voor een bepaald gebied. Daarbij kan gedacht worden aan: kanaalzone, kanaalhavens; spoorzone; Graafseweg; ontwikkeling noordwestrand.

Bij de uitwerkingsopdrachten gaat het over zaken waar de hoofdrichting niet meer ter discussie staat maar waar uitgewerkt moet worden: behoud zuidoost-rand; invulling diverse knopen. Daarnaast wordt in de mobiliteitsvisie ingegaan op de bereikbaarheid van de stad. De kadernota beeldkwaliteit geeft invulling aan het thema "beeld van de stad".



Colofon

Uitgave: Gemeente Nijmegen
Directie Grondgebied, Afdeling Stadsontwikkeling
Januari 2002

Inlichtingen
M. Schouten, projectleider
tel. 024-3292974
m.schouten@nijmegen.nl

Fotoverantwoording voor- en
achterkant:

Quinta Buma fotografie, Nijmegen



