

DE STAD VAN DE TOEKOMST

HIER EN NU



CASUS
ARNHEM

4 november 2020

Inhoud

- 01 Probleemstelling
- 02 Agenda
- 03 Ontwerpprincipes deelnemende
ontwerpteams
- 04 Uitwerking van de ontdekkingen
- 05 Lessen voor de stad van de toekomst

01 Probleemstelling

De spoorzones van Arnhem Oost

Arnhem wil in de Spoorzone Oost, een gebied gelegen tussen drie 'krachtwijken', een aantrekkelijk stedelijk woon- en vestigingsklimaat ontwikkelen. De spoorlijnen met verbindingen naar Oost-Nederland kruisen hier. Op dit punt splitsen de IJssellijn met regionale en nationale verbindingen en de lijn naar Frankfurt en Berlin met eveneens regionale en nationale betekenis. Ook zijn er gedachten om de noordtak van de Betuwelijn door Arnhem te leggen. Als in de toekomst het spoor intensiever wordt gebruikt, met meer internationaal gebruik en metroachtige frequenties tussen de verschillende kenniscentra in de regio (HAN, WUR, Radboud), vergt dat majeure interventies. Dat betekent meer sporen en ontvlechting van de lijnen, maar op een plek waar er juist behoefte is aan het verbinden van losse stadsdelen. Niet het nog verder van elkaar scheiden door grotere spoorinfrastructuur. De transformatie van het spoor systeem op verschillende schaalniveaus moet verbonden zijn met de lokale ontwikkeling van een "kennis-as" die sociaal zwakke wijken in de omgeving mee kunnen trekken in de vaart der volkeren. Nu domineert het spoor het gebied en zijn de verschillende deelgebieden eilanden die onderling geen samenhangend stedelijk weefsel vormen. In de oksels van de infrastructuur, langs het spoor, maar ook in verschillende voormalige en bestaande bedrijvenlocaties is nog erg veel ruimte voor ontwikkeling. Hoe kan met de stedelijke verdichtings- en transformatieopgave de structuur van het gebied versterkt worden?

Het gebied tussen station Presikhaaf en het Industriepark Keefse Waard (IPKW)

IPKW is een bedrijventerrein dat duurzaam is herontwikkeld en zich focused op clean-tech en duurzame energie-industrie. Aan de noordkant van het gebied, vlakbij station Presikhaaf, ligt de kenniscampus van de Hogeschool Arnhem Nijmegen (HAN), met technische en engineering opleidingen. De vraag is of tussen deze beide 'polen' van innovatie een as kan ontwikkelen die het tussenliggende gebied activeert en kansen biedt voor ontwikkeling tot een gemengd woon-werkgebied van de toekomst.

De ontwikkelgebieden tussen de beide ankerpunten (verbonden door de Driepoortenweg en de Laan van Presikhaaf) zijn:

- het bedrijventerrein Rijnwijk 't Broek, dat aan herstructurering toe is
- de spoorbarrière
- de wijk Presikhaaf

Nieuw station als katalysator van de ontwikkeling?

Er zijn al lang gedachten over een nieuw station op de spoorlijn Arnhem-Zevenaar. Eerdere studies hebben een station 'Pleij' geïdentificeerd, op de kruising met de N325. Die plannen zijn nog niet tot uitvoering gekomen en in de huidige situatie spreekt het voor zich om te onderzoeken op welke plek een nieuw station de opgave van de spoorzone en die van de ontwikkeling van een kennis-as met elkaar kan verbinden.





Aanwezig

Gemeente:	Gieline Blom, Lianne Hendriks, Suzanne Hesseling, Maarten Bulsink, Nanja Oliemans, Harriet Hansink
Ontwerpteams:	Ton Venhoeven en Hermen Jansen (Venhoeven CS), Lars van Hoften en Misja van Veen (UNStudio)
BNA Onderzoek:	Jutta Hinterleitner, Manon Mastik
Vereniging Deltametropool:	Paul Gerretsen, Lea Soret, Thomas Dillon

02 Agenda: hoe werken we hier aan

13:00 start workshop, via Teams

Toelichting op het workshoptraject 'de stad van de toekomst hier en nu', korte toelichting op de casus, introductie op de ontwerpprincipes door de twee deelnemende ontwerpteams.

13:30 aan de slag in 2 groepen ronde 1

De gemeentelijke en gebiedsexperts worden over de twee sessies verdeeld.

Sessie 1: Van doorgangsspoor naar stadsentree (UNStudio)

Het gebied heeft nu weinig profijt van de spoorlijnen. Nieuwe invulling van het spoor gebruik, op regionaal niveau het verbinden van kennishubs, op nationaal niveau als entree tot het oosten (inclusief NRW) en internationaal met intensievere langeafstandsverbindingen, moet ten goede komen aan het gebied waar de sporen nu doorheen lopen. Een nieuwe mobiliteitshub (nu voorzien ter hoogte van de N 325) biedt kansen hier een stadsentree met allure te maken. Daarnaast stelt zich de vraag hoe de spoorzone zelf, nu een strook met overmaat en bosjes, een functie kan krijgen voor het gebied en hoe de barrièrewerking fundamenteel kan worden aangepakt.

Sessie 2: Ontwerpen op nabijheid en lokale economie (Venhoeven CS)

De voetganger en fietser centraal en de stad op ooghoogte. Hoe kunnen we de bedrijven in het zuidelijk deel van het gebied, de kennisinstellingen van de HAN en de woonwijken zo aan elkaar verbinden dat hier een milieu ontstaat dat geënt is op nabijheid, maar ook op lokale economie, ondernemerschap en werkgelegenheid?

De workshopdeelnemers werken telkens een uur aan een van de twee onderwerpen en switchen na een uur, zo dat beide sessies van hun expertise gebruik kunnen maken.

15:30 plenair gesprek, reflectie op de werkessies, conclusies

16:00 einde



03 De ontwerpprincipes

Van doorgangsspoor naar stadsentree

Door: Lars van Hoften en Misja van Veen (UNStudio)

1. Integratie van transitieopgaven (op alle systeem-niveaus)

Voor het CID in Den Haag heeft het team van UNStudio de verschillende transitieopgaven gekoppeld aan 'gateways', bruggen tussen buurten, die als iconen voor de desbetreffende transitie werden uitgewerkt. Deze gebouwen maakten de transitie beleefbaar, en verbonden wijken in fysiek, economisch en sociaal opzicht. Deze gateways werden verbonden door een netwerk van langzaamverkeer-verbindingen, die op een tweede maaiveld werden gelegd. Deze nieuwe verbindingen fungeerden als basis voor stedelijke groei, als kwalitatieve lijnen waarlangs de nieuwe stad kon worden opgebouwd.



Gateways zorgen voor sociale verbindingen over de sporen heen en tussen de aanliggende wijken

2. Infrastructuur als vertrekpunt

Dit ontwerpprincipe kijkt vanuit de vormgeving van de infrastructuur, en het landschap dat hier omheen ligt - en kan ontstaan.



Langzaamverkeer-verbindingen op een tweede maaiveld creëren de kwalitatieve basis voor stedelijke groei

Ontwerpen op nabijheid en lokale economie

Door: Ton Venhoeven en Hermen Jansen (VenhoevenCS)

De nabije stad

is ontworpen op de voetganger. Het team laat de uitwerking zien die in het kader van 'De stad van de toekomst' voor de Alexanderknoop in Rotterdam is gemaakt. Hier is een modernistische wijk getransformeerd tot een beloopbaar gebied, waar de voetganger onderdeel is van de lokale economie. De verschillende (transitie)opgaven die hier spelen, worden op alle schalen uitgewerkt met als spelregel: je kiest altijd het laagst mogelijke schaalniveau om een probleem op te lossen. En vanuit daar worden de hogere schaalniveaus gekoppeld, want niet alle vraagstukken laten zich op het laagste niveau tackelen.



Doe lokaal, wat lokaal kan.

Deze aanpak leidt in het Rotterdamse voorbeeldproject tot een toekomstvisie die een leefbaar en duurzaam stadsdeel oplevert, maar ook hoogstedelijke dichtheden toelaat rondom de mobiliteitsknoop die hier is.

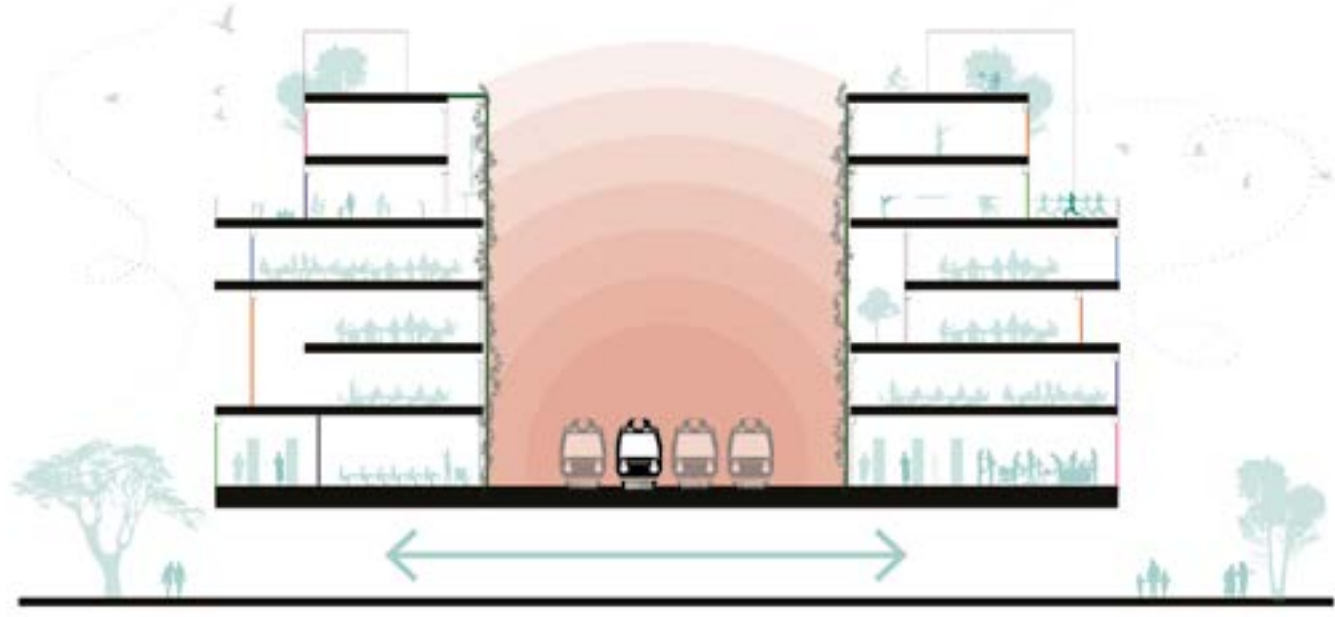


De nabije stad kan hoogverdicht én circulair zijn



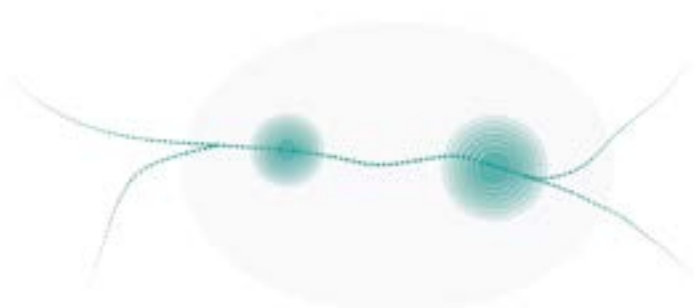
Organiseer circulariteit op het juiste schaalniveau

04 Uitwerking van de ontdekkingen



Ontdekking 1: gebouwde geluidswal

Het spoor kan van een achterkant transformeren naar een voorkant voor Arnhem Oost. Een gebouwde geluidswal langs het spoor, uitgewerkt als een transparante strook gebouwen waar productie- en werkplekken de ruimte krijgen, kan als showcase dienen voor het omliggende gebied.



Ontdekking 2: een dubbelstation

Het station Arnhem Centraal is overbelast wat betreft de vraag naar ruimte voor verdichting. Een tweede (zuster) station Arnhem Centraal Oost zou uitkomst kunnen bieden, als een nieuw 'opzetstuk' op de stad. Hier kan de spanning worden opgevoerd, in hoge dichtheid worden gebouwd. Het nieuwe station kan als overstapplaats dienen voor HOV, Trolleybus of lightrail verbindingen die de verschillende bestaande en nieuwe haltes in de omgeving aandoen: Velperpoort, Presikhaaf (en HAN), IPKW, Pleij, maar ook Zevenaar Oost en andere locaties waar de werkgelegenheid zich bevindt.

Ontdekking 3: inbreidingslocaties

In de omgeving van 'Arnhem Centraal Oost' liggen potentiële inbreidingslocaties. Door hier nieuwe gemengde woon-werkmilieus te realiseren, kan de woningbouwopgave een plek krijgen, lokale economie bevorderd worden en kunnen de verschillende wijken 'aan elkaar gemaakt' worden.



*Tweede maaiveld uit de visie voor het CID
UNStudio in het kader van De stad van de toekomst, 2019*

Ontdekking 4: nieuw maaiveld

De barrièrewerking van het spoor kan ook worden opgelost door een nieuw maaiveld over de spoorknoop (het Merwedeterrein) te leggen, het landschap er als het ware overheen te trekken.

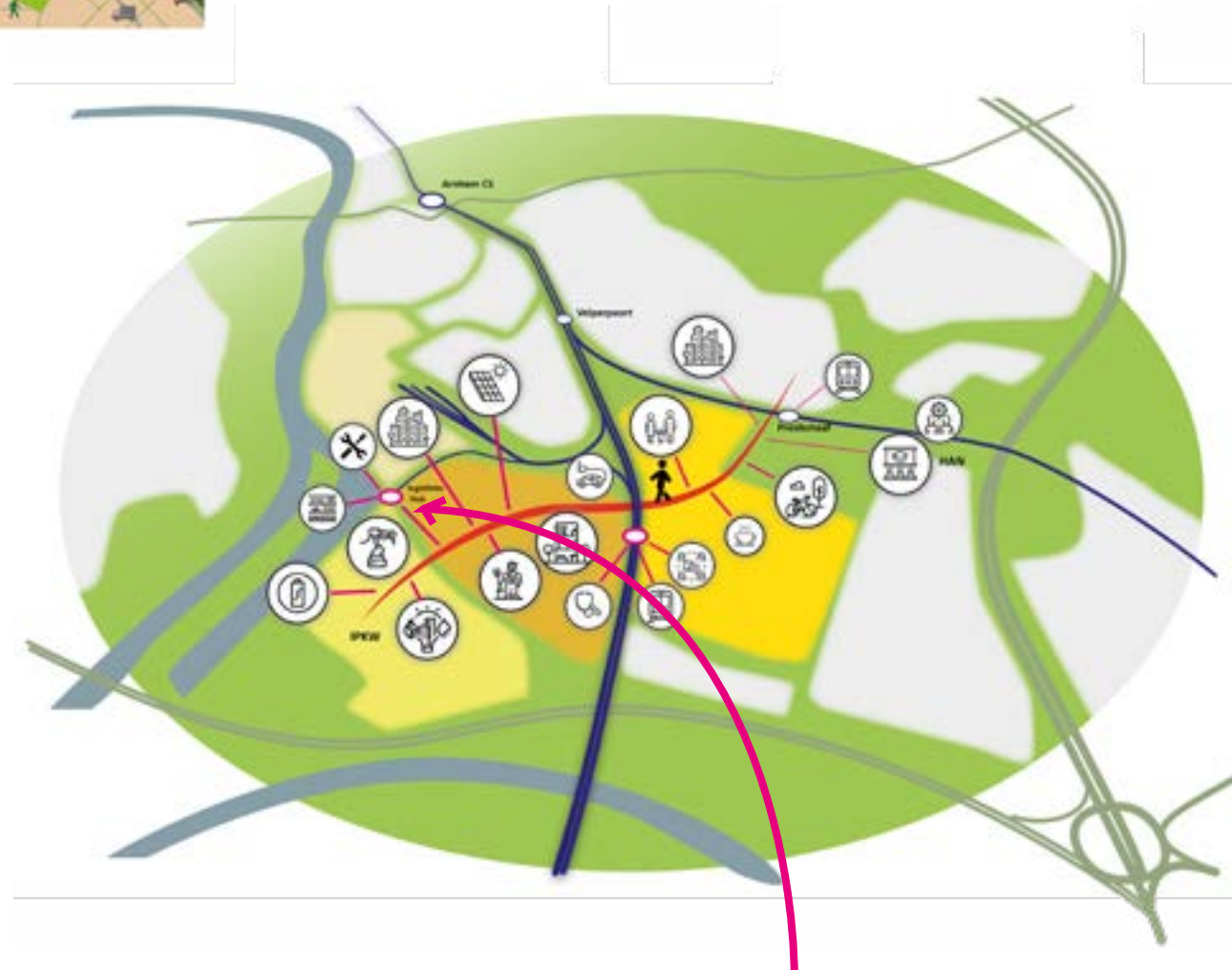


Ontdekking 5: Driepoortweg als functionele as

De Driepoortweg kan transformeren naar een functionele as, door afstand te doen van de huidige monofunctionele verkeersfunctie. Een langzaam verkeer verbinding met verblijfsruimte, die plek biedt voor verdichting (door bijvoorbeeld een terugbouwpercentage van 130%) en voor nieuwe vormen van bedrijvigheid.

Ontdekking 6: nabijheid en beloopbaarheid

Nabijheid en beloopbaarheid, de '15 minuten stad' als toekomstbeeld. Dit betekent een verweving van wonen en werk, voorzieningen op buurniveau, circulaire economie op het laagste schaalniveau (en daaraan gekoppeld beleid voor de hogere schaalniveaus).



Ontdekking 7: herschikken van bedrijventerreinen

Rijnwijk-t Broek en IPKW vormen zowel knelpunten als kansen in de stad. Ze hebben hoge milieunormeringen en daardoor kunnen hier industrieën die van belang zijn voor stad en regio, functioneren. Door categorie 4-bedrijven via ruilverkaveling te clusteren, kan er in de toekomst een betere mix van zware industrie en lichtere maakindustrie ontstaan, met kansen voor laaggeschoolde werkgelegenheid voor de bewoners uit de omliggende wijken.

Ontdekking 8: hub als circulair knooppunt

De Circulaire economie betreft een enorme opgave. Het gaat daarbij ook om voedsel, reparatie van gebruiks-goederen en het verkleinen van de ecologische voetafdruk. Dit vraagt ook om een hiërarchie in de verschillende onderdelen. De haven van Nijmegen is bijvoorbeeld een stuk beter toegerust op het verwerken van verschillende stromen op landelijk niveau. Arnhem kan via een transport- en distributie hub vlakbij IPKW het hogere en lagere schaalniveaus van de circulaire economie aan elkaar knopen. Ook de werkgelegenheid - laaggeschoolde werknemers en vrijwilligers - is hier onderdeel van.

Ontdekking 9: nieuwe groene verbindingen

Woonwijk Het Broek is het grootste hitte-eiland van de stad. Nieuwe groene verbindingen met de Rijn zorgen in de toekomst voor een beter klimaat en hoogkwalitatieve openbare ruimte.



05 Lessen voor de stad van de toekomst

1. Restructuurte rondom sporen als kans voor verdichting en verbinding

Door met gebouwde geluidswallen te werken, of spoortaluds te overkluizen met nieuwe maaivelden, kan dichters op de sporen of over de sporen heen worden gebouwd en kunnen wijken aan weerszijden met elkaar worden verbonden.



2. Infrastructuur kan nieuwe vormen krijgen

Bijvoorbeeld een dubbelstation, dat vraag naar treincapaciteit beantwoordt, in combinatie met slim en flexibel HOV dat inspeelt op veranderingen in de stedelijke ontwikkeling en de woon-, werk- en onderwijs/onderzoekslocaties verbindt.



3. 15-minuten stad als uitgangspunt voor ontwikkeling

Door het stedelijk weefsel (langs functionele assen, maar ook daarbuiten) aan te helen met alle functies die bewoners nodig hebben binnen een straal van 15 minuten lopen, kunnen draagkrachtige wijken ontstaan met een lokale economie, en met kansen voor lokale werkgelegenheid.



4. Circulariteit op verschillende schaalniveaus aan elkaar schakelen

Zowel de nabijheid van de Rijn en de Nieuwe Haven als de ligging aan het spoor bieden kansen om circulaire productieprocessen op de verschillende industrie- en bedrijventerreinen aan het hogere schaalniveau te koppelen. De wijken in Arnhem Oost bieden kansen om de circulaire economie door te vertalen naar het laagste schaalniveau. Een logistieke hub in het gebied die deze schaalniveaus aan elkaar knoopt, kan hieraan bijdragen.

