

*Catalogus
herontwikkelmogelij
kheden
Spoorzone Arnhem-
West*

*"Catalogus" van ruimtelijk
ontwikkelingsmogelijkheden Spoorzone Arnhem-
West.*

De gedachte hebben wij verkend om door een andere inrichting van het gebied ten westen van het centraal station Arnhem, het geluidsprobleem veroorzaakt door de toenemende treinbewegingen in het gebied duurzaam te beperken. Hierbij zijn wij uitgegaan van de mogelijkheden die ter sprake zijn gekomen in overleg met de Stichting Geluidshinder Arnhem West, de Gemeente Arnhem en Prorail. Aanvankelijk concerteerden wij ons op de maatregelen die per deelgebied het meest direct een effect zouden kunnen sorteren op de geluidshinder die door de treinbewegingen worden veroorzaakt. De verschillende overbouwingsmogelijkheden van de respectievelijke onderdelen van de spoorzone gaven daarbij steeds hun eigen aanvullende ruimtelijke mogelijkheden. Deze maatregelen zijn echter kostbaar en ingrijpend. Reden voor ons om te onderzoeken welke nieuwe mogelijkheden ontstaan door spooroverbouwning. De baten liggen in de sfeer van realisatiemogelijkheden van woningen, voorzieningen en alternatieve ontsluitingsmogelijkheden. In dit stuk gaan we in op de verschillende mogelijkheden per deelgebied, maar ook onderzoeken we mogelijkheden die in de directe omgeving ontstaan en door combinatie van de mogelijkheden van meerdere deelgebieden. De denkbare potenties reiken daarbij verder dan het studiegebied zelf.

Al bij aanvang stond vast voor alle partijen de maatschappelijke wenselijkheid, dat het spoorverkeer

ruimte moet hebben om te kunnen groeien. Verder groeien dan tot het huidige niveau. Een groeiend spoorverkeer betekent een toenemend belang van de omgeving van stations. En niet alleen in de zin van puur het reizen te faciliteren, maar ook als vestigingsgebied van functies die bezoekers aantrekken en zonder verder natransport met de trein bereikbaar worden. Voor de stad Arnhem is het van belang met een uitzonderlijk stedelijk binnenstadsmilieu haar regionaal/nationale positie te versterken. Het is de bedoeling van zowel de SGAW, de gemeente Arnhem en Prorail om deze ontwikkeling te ondersteunen. In onze ogen biedt deze catalogus voldoende aanknopingspunten voor verder onderzoek.

Overkluizing van de 'kloof' ter hoogte van de koepelgevangenis.

Van prorail begrepen we, dat overkluizing van het gebied denkbaar is, mits rekening wordt gehouden met viersporigheid en derhalve een vrije overspanning wordt gerealiseerd van tenminste .. m.

Door een overkluizing worden ook verbindingen in het gebied mogelijk. Verbindingen in noord-zuid richting zijn op twee plaatsen denkbaar. In gesprekken met de SGAW werd de suggestie gedaan om ook in radiale richting hier een ontsluiting op te nemen.

In gesprekken met bewoners werd aangegeven, dat de hinder van verkeer dat zijn weg in noord-zuidrichting zoekt veel hinder oplevert, vooral omdat het gebied hier niet adequaat voor is ingericht. Een eventuele radiale verbinding ("over" het spoor) geeft flexibiliteit.

Aanvullende inrichtingsmogelijkheid is de realisatie van appartementen en eventueel ook groenvoorzieningen.

Wij voorzien de mogelijke realisatie van vier tot negen urban villa's die in het gebied zouden kunnen worden gerealiseerd. Vier lagen van vijf appartementen per eenheid; grondopbrengst hiervoor van 0,8 mln per gebouw, dus in totaal 3,2 tot 7,0 mln (excl.BTW)

Om te voorkomen, dat de overkluizing wordt opgevat als "tunnel", is een maximale lengte hiervoor aangehouden van 150 m. De onderbreking van de overkluizing zoals hier weergegeven is circa 50 m. Uiteraard dient verder nagedacht te worden hoe de uitstraling van geluid door deze opening zo goed mogelijk te kunnen beheersen.

Het spreekt voor zich, dat de hiervoor weergegeven herinrichting kostbaar is. Alternatieve inrichtingsmodellen zijn zeer wel denkbaar. Verdere studie om dit gebied te kunnen herinrichten is ons inziens dan ook noodzakelijk. Dit zowel om de manier van overkluizing, aangegeven in verschillende profielen, de manier waarop nieuwe woonbebouwing zou kunnen worden gerealiseerd (zie bijgaande profielen), als de manier waarop nieuwe ontsluitingsmogelijkheden ontstaan. Dit laatste ook in het licht van de bekende Arnhemse discussie waarbij een nieuwe tangent vooralsnog onbespreekbaar is, maar waarbij mogelijkheden vanuit dit plangebied ontstaan de moeite van het onderzoeken waard zijn. Kosten: bij benadering kan worden aangegeven, dat een variant, waarbij de totaal te overkluizen oppervlakte beperkt is voordeliger uitpakt, de opbrengsten van eventuele bebouwing draagt maar beperkt bij. Ook moet worden aangetekend, dat in dit stadium de kosten van eventuele kunstwerken (viaducten) en terreininrichting niet zijn meegenomen.

kloof		
variant 1		
oost		
13500	€850	€11.475.000
west		
10500	€850	€8.925.000
		€20.400.000
opbrengst 9 appartementgebouwen		€7.000.000
saldo		-€13.400.000
Variant 2		
13000	€850	€11.050.000
appartementgebouwen		€3.000.000
saldo		-€8.050.000

In deze kostenopzet is uitgegaan van stichtingskosten ter hoogte van € 850 /m²; deze prijs is gebaseerd op realisatie van een plateau boven een kopspoor terzijde van Utrecht CS. Genoemde prijs is inclusief funderingskosten. Uiteraard is dit bedrag slechts indicatief, uitvoeringskosten kunnen hoger uitpakken door bijvoorbeeld maatregelen om de voortgang van het treinverkeer te

waarborgen. Zoals al aangegeven, zijn kosten voor terreininrichting en kunstwerken niet meegenomen. Daarnaast is de kostprijs van de uiteindelijke overkluizing nadrukkelijk afhankelijk van de te kiezen draagconstructie en de overspanningsmaat die uiteindelijk haalbaar blijkt. Prorail gaf aan, bij voorkeur geen kolommen toe te staan tussen de sporen!

Ontwikkelmogelijkheden op het opstelterrein na overkluizing

Het opstelterrein kan na herinrichting in principe overkluisd worden. Dit werd duidelijk na diverse gesprekken met Prorail. Uiteraard zal nog nader onderzocht moeten worden in hoeverre financiering voor de herinrichting kan worden veiliggesteld, maar daarna ontstaat de mogelijkheid van overkluizing. Uiteraard ontstaat hierdoor een robuuste geluidsafscherming, waarbij ruimtelijke inpassing nadere studie zal behoeven. De ruimte die zodoende op een plateau ontstaat bedraagt 4,7 hectare. Functies die hier gerealiseerd zouden kunnen worden betreffen een mogelijke (brede, lagere) schoolvoorziening. In bijgaande schets is rekening gehouden met een maximaal vloeroppervlak van 41.000 m2 en een ruimteprogramma van 17.000 m2 begane grondbedrijfsruimten (BVO) en 18.000 m2 BVO kantoorruimten op verdiepingen. In het oostelijk gelegen gedeelte ontstaat ruimte voor bedrijfshuisvesting met kantoorvoorzieningen. Hiermee ontstaat een bedrijvenlocatie die zowel een goede ontsluiting kent naar het centrum en openbaar vervoer als naar de ontsluitingswegen. Een onverwachte mogelijkheid die ontstaat is de combinatie met de radiale oost-west ontsluitingsmogelijkheid van de meer westelijk gelegen "kloofoverkluizing". Verbinding van de radiaal via het terrein "Amsterdamse hoek" met de Utrechtseweg voorziet in een nieuw ontsluitingsmogelijkheid, die nog nader op zijn merites zal moeten worden beoordeeld. Naast de bedrijfsmatige invullingen is het denkbaar om op het terrein parkeergelegenheid van nog te

ontwikkelen functies te realiseren. Uiteraard onder voorbehoud van dekkingsmogelijkheden.

Kosten / baten

Uiteraard met groot voorbehoud, een voorzichtige verkenning. Voor kosten van overkluizing wordt hier rekening gehouden met een bedrag aan stichtingskosten van € 475 m2, exclusief BTW. Dit bedrag is gebaseerd op gebruik van kanaalplaten of TT-platen en gebruikelijke funderingskosten. Geen rekening is gehouden met terreininrichting, riolering en nutsaansluitingen en kunstwerken. Voor opbrengsten kan gerekend worden met opbrengsten van het achter te laten schoolterrein. Hiervoor is aangenomen, dat op dit terrein 30 kavels kunnen worden uitgegeven ten behoeve van vrijstaande woningen.

kosten		
west, m2		
15000	€475	€7.125.000
oost, m2		
26000	€475	€12.350.000
totaal, m2		
41000	€475	€19.475.000
opritten, kunstwerken	P.M.	
opbrengst		
15000 m2 luxe woonwijk		
30 kavels	90000	€2.700.000
nb.: af: bouwrijpmaken		-€250.000
7 kavels		
3000 m2	600	€12.600.000
nn.: af: bouwrijpmaken		-€2.000.000
	saldo	€13.050.000
ruimte voor aanleg radiaal		
13000 m2		

Nadere studie zou moeten worden verricht naar mogelijke functies en de manier van uitvoering. Inpassing van de overkluizing in het gebied vraagt aandacht: in het voorliggende model is er rekening mee gehouden, dat er een uitsparing in het te overkluizen gebied wordt opengelaten om uitzicht vanaf het aaiveld te waarborgen. Voorts is het denkbaar, andere functies in het gebied gehuisvest zouden moeten worden, bijvoorbeeld

parkeergelegenheid voor ontwikkelingen in de directe nabijheid.

Al met al tekent zich een beeld af, waarbij het tekort relatief beperkt blijft, hetgeen te maken heeft met enerzijds de benutting van de gerealiseerde ruimte (hoewel daar wel een afzetrisico aan verbonden is) en anderzijds de lagere realisatiekosten door de beperkte overspanning die op het opstel terrein mogelijk is. Voor de beschikbare ruimte om een radiaal verbinding te realiseren zijn geen opbrengsten meegenomen terwijl daar normaal gesproken wel verwervingskosten zouden staan.

Herontwikkeling van de "Amsterdamse Hoek"

De "Amsterdamse hoek" is een terrein, dat momenteel relatief extensief wordt benut voor een bouwmarkt en een supermarkt. Dit terwijl juist voorzieningen voor dagelijkse behoeften hier relatief beperkt aanwezig zijn. Dit vormt voor ons de reden om voor te stellen te overwegen dit terrein te herontwikkelen. Daarbij zal ook de aansluiting van een mogelijke radiaal worden bestudeerd .

Als gewenste voorzieningen is daarbij niet alleen denkbaar de vestiging van de bestaande supermarkt en bouwmarkt, maar ook andere voorzieningen voor dagelijkse behoeften. Daarnaast is ruimte voor realisatie van appartementen en mogelijk stadswoningen alsmede alle benodigde parkeerruimten. Hierbij dient nog te worden opgemerkt, dat juist door het hoogteverschil van de locatie interessante mogelijkheden ontstaan.

De aansluiting van een mogelijke radiaal op de Amsterdamseweg zal via dit terrein dienen te lopen. De noodzaak en eventuele inpassing hiervan dient uiteraard nog nader te worden onderzocht.

Tot slot refereren wij nog aan het project "Hofpoort", dat direct oostelijk van deze locatie werd gerealiseerd en waar creatief van de situationele mogelijkheden gebruik is gemaakt.

Oostelijk: ter hoogte van de wisselzone nabij het station Arnhem Centraal

Circa ter hoogte van de wisselzone is het de uitdrukkelijke wens van de bewoners ook hier mogelijkheden na te streven om te komen tot overkluizing. Zoals ook bij de andere twee deelgebieden hebben wij stilgestaan bij mogelijke kostendragers die deze wens meer realistisch zouden kunnen maken.

Na diverse brainstormen hebben wij geconcludeerd, dat overbouwning alleen dan haalbaar wordt, als het gebruik maakt van de strategische ligging, direct nabij het nieuwe centraal station en het hart van de stad.

Enerzijds leek het ons wenselijk om programmatisch een aanvulling voor te stellen op het Arnhem-centraalproject. Het zou een toevoeging moeten betekenen aan dit programma, dat bijdraagt aan de regionaal/nationale positionering van het gebied en Arnhem, zo mogelijk in meerdere opzichten.

Als programma geven wij de volgende elementen in overweging, al dan niet in combinatie met elkaar:

- een 400 m ijsbaan; 400 m is een aanvulling op banen in de directe omgeving; Triavium in Nijmegen meet niet meer dan 330 m.
- een expositie-hal, oppervlak ca. 13.000 m², een oppervlakte die inspeelt op de mogelijkheid in Arnhem exposities en evenementen naar zich toe te trekken van bovenlokale betekenis en daarbij goed gebruik maakt van de ontsluitingsmogelijkheden zowel per auto als over het spoor.
- een hotel met ca. 180 kamers en bijhorende voorzieningen. Door de snelle verbindingen met bijvoorbeeld schiphol wordt Arnhem een goede locatie

voor congresmogelijkheden met meer dan regionale betekenis. Hier op inspelen kan bij uitstek door realisatie van een hotel van de voorgestelde omvang.

Inpassing van deze functies eist nogal wat. In de eerste plaats zal het spoor overkluisd dienen te worden met aanzienlijke kolomvrije overspanningen. Situering van parkeergelegenheid en de daadwerkelijke ontsluitingsmogelijkheden dienen verder onderzocht te worden.

Deze programmatische suggestie versterkt de positie van Arnhem en haar nieuwe stationsgebied en daarmee de positionering voor de toekomst. Kosten zijn echter aanzienlijk.