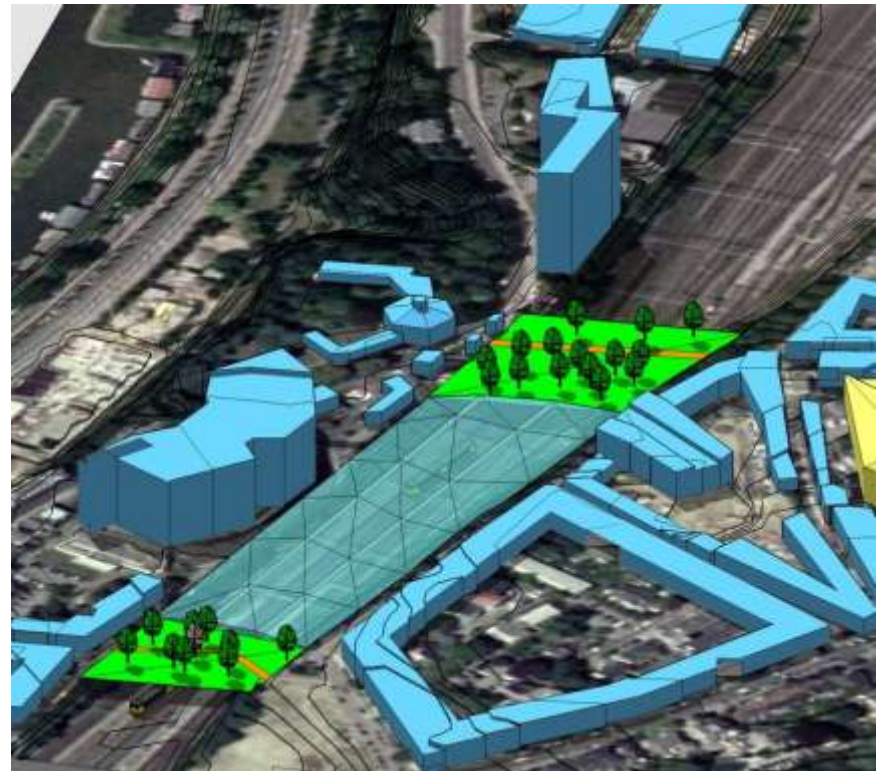


# HET SPOOR IN CADANS, DE WIJK IN BALANS

Een visie van bewoners op de ontwikkeling van Arnhem-West



## INLEIDING

Al jaren wordt door bewoners van de wijk Heijnoord-Lombok en met name de direct omwonenden van de spoorzone ernstige hinder ondervonden van het doorgaand spoorverkeer en de activiteiten op het emplacement Arnhem-West (ook wel Arnhem Berg genoemd).

In de jaren negentig is er rondom de besluitvorming over vergunningen een werkgroep in het leven geroepen. Deze 'Werkgroep Spoor' is jaren actief geweest maar heeft na 1998 een slapend bestaan geleid.

In 2000 is door bewoners rondom de Heijenoordseweg/Zuidelijke Parallelweg met succes bezwaar aangetekend tegen een besluit van de Provincie met betrekking tot de 'hogere waarde vaststelling' voor het doorgaande spoor. Toen in 2001 bleek dat de vergunning van het emplacement niet uitgevoerd werd is de Werkgroep Spoor nieuw leven ingeblazen. Dit heeft in 2003 geleid tot de oprichting van de Stichting Geluidshinder Arnhem West. Deze stichting heeft tot doel:

Het bevorderen van de beperking van geluidshinder en andere hinder, meer in het bijzonder veroorzaakt door spoorwegverkeer, wegverkeer en het uitvoeren van werken in en nabij de gemeente Arnhem, met name het westelijk deel, ten minste tot binnen de wettelijke grenzen, alsmede in het algemeen het bevorderen van de leefbaarheid in bedoeld gebied en het voorkomen van inbreuken daarop en voorts het verrichten van al hetgeen daarmee in de meest ruime zin verband houdt of daarvoor bevorderlijk kan zijn.

In 2004 kende het ministerie van VROM de stichting een IPSV-subsidie toe voor het opstellen van een gebiedsvisie. Het IPSV (Innovatie

Programma Stedelijke Vernieuwing) is bedoeld voor het stimuleren van vernieuwende aanpakken in de stedelijke vernieuwing. Samenwerking met inwoners en partijen is een voorwaarde.

Op initiatief van de stichting kwamen op 2 februari ca. 40 bewoners van Heijenoord en Lombok bijeen om na te denken over oplossingen voor ervaren problemen en de ideale inrichting van de wijken. In een aantal groepen werden verschillende onderwerpen onder de loep genomen. De uitkomsten van deze avond waren opvallend gelijklopend. Verschillende problemen konden met vergelijkbare ingrepen worden opgelost.

Op grond van de bijeenkomst op 2 februari werd een visie opgesteld op de wijk. De inhoud ervan heeft de stichting gebruikt om een brede discussie in de wijken te voeren. Een maand lang heeft op vier plaatsen in de wijk een postertentoonstelling gehangen met de visie op hoofdlijnen. Wijkbewoners zijn in een huis-aan-huis verspreide flyer gevraagd de tentoonstelling te bezoeken en daarop te reageren (met een reactieformulier of via de website). Op 11 mei is de visie besproken met een grote groep wijkbewoners. De resultaten van de schriftelijke consultatie en de discussie op 11 mei zijn verwerkt in deze definitieve versie van de wijkvisie 'Het spoor in cadans, de wijk in balans'.

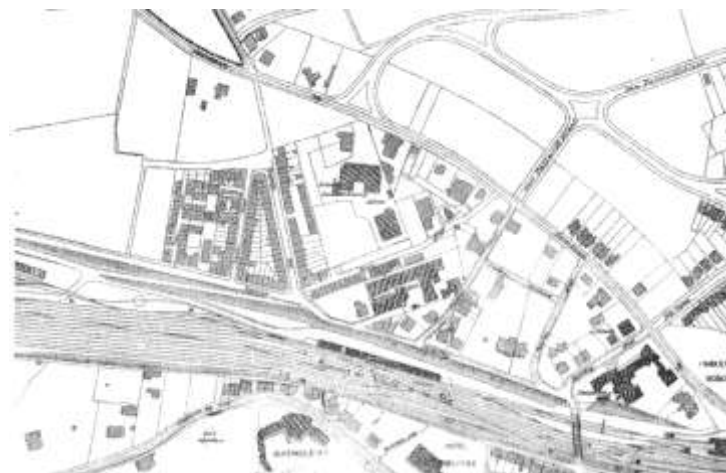
De stichting heeft goede hoop dat de door de bewoners van Heijenoord en Lombok opgestelde gebiedsvisie deze partijen inspireert om de ambitieuze, maar ook kansrijke gedachten die erin zijn verwoord om te zetten in ruimtelijke ingrepen die de leefbaarheid van de wijken verbetert en de kwaliteit van Arnhem-West als moderne 'stadspoort' verder verhoogt.

Het bestuur van de Stichting Geluidshinder Arnhem-West  
Hans Wildenberg, Jeroen Flapper, Bert Lof

## 1. DE GESCHIEDENIS VAN ARNHEM-WEST

Arnhem-West bestaat uit drie wijken: Lombok, Brouwerijweg e.o. (ook wel oud-Heijenoord genoemd) en Heijenoord.

Heijenoord en Lombok zijn van oorsprong negentiende-eeuwse stadsuitbreidingen. In 1845 werd het verdiepte spoor aangelegd. Kort hierna, in de jaren vijftig en zestig van de negentiende eeuw, bouwde architect H.W. Fromberg een villapark in Oud-Heijenoord. Verschillende van deze villa's bestaan nog steeds. Na de aanleg van het rangeerterrein in de jaren 1877-1979 veranderde het gebied in het oudste industriegebied van de stad. In de wijk waren gevestigd bierbrouwerij De Kroon, Machinefabriek G. Thomassen, de Arnhemse Bandfabriek, de Arnhemse Fayencefabriek, Drukinktfabriek Arnhemia en het Electrisch Confectieatelier Hedeman. De wijk groeide steeds verder uit. Eerst aan de noordkant (Oud-Heijenoord) waar de bebouwing gaandeweg naar de westkant werd uitgebreid. Daarna aan de zuidkant waar naast het Elizabethgasthuis door Woningbouwvereniging Openbaar Belang tussen 1894 en 1896 een arbeiderswijk werd gebouwd (door de eerste generatie bewoners Lombok genoemd). In de wijk worden behalve huizen een aantal winkelwoningen gebouwd, en iets later een bewaarschool, een naaischool en een politiepost. In de jaren dertig werden de woningen gebouwd in Heijenoord. Er was een groeiende behoefte aan middenstandswoningen. De eerste woningen werden in 1934 opgeleverd langs de Veluwestraat. Hierna werd in korte tijd de rest van de wijk gebouwd.



Heijenoord 1900: Op de plek waar nu winkelcentrum de Amsterdamse Hoek zich bevindt, staat Bierbrouwerij de Kroon.

### Kerncijfers Heijenoord/Lombok

Bevolkingsopbouw (op 1 januari 2005)	
Leeftijd	Aantal
0-19	808
20-29	596
30-39	848
40-64	1260
65+	277
TOTAAL	3789

Woningvoorraad (op 1 januari 2005)	
Aantal bedrijven	191
Aantal werkzame personen	1322

Koop- en huurwoningen (totaal: 1901)	
Percentage huur	42%
Percentage koop	57%
Percentage onbekend	1%

Bron: gemeente Arnhem

## 2. FUNCTIES IN DE WIJK

In de wijk zijn diverse functies aanwezig. Er zijn zorgvoorzieningen (huisarts, tandarts, apotheek en een zorgloket), scholen (een openbare basisschool en een school voor voortgezet onderwijs; beide verspreid over twee locaties), twee peuterspeelzalen, een kinderdagverblijf, twee buurthuizen, een wijkcentrum en een kerk. Verder zijn er vooral aan de Oranjestraat diverse winkels gevestigd, waaronder een kleine supermarkt, een drogisterij en een kapper. Twee grotere supermarkten bevinden zich aan de rand van de wijk aan de Amsterdamseweg en de Amsterdamse Hoek. Dit winkelgebied kent ook nog andere bovenwijkse detailhandel zoals een bouwmarkt.

De Heijenoordschool (oorspronkelijk Openbare Lagere School nr. 13) bestaat sinds 1883. Het huidige onderkomen aan de Gentiaanstraat (hoofdgebouw) is gebouwd in 1953 en vormt een centraal punt in de wijk Heijenoord. De school is inmiddels gehuisvest op twee locaties aan weerszijde van de Heijenoordseweg. Naast het hoofdgebouw ligt het Callunaveld, een groot veld waar zowel de school als de wijk evenementen organiseren en kinderen uit de wijk spelen.

Een tweede groot speelterrein ligt aan de Alexanderstraat in Lombok. Hier is een veld, een met asfalt verhard basketbalveld en speeltoestellen voor kleinere kinderen. Tussen de Veluwestraat en de Amsterdamseweg is recent een skatebaan aangelegd.



*Het oude onderkomen van de Heijenoordschool aan de Schilderstraat. Dit gebouw werd afgebroken in 1987 en vervangen door een speelplaats.*



*Huidige hoofdgebouw van de Heijenoordschool (H10)*

### 3. GROEN EN LANDSCHAP

De noordkant van Arnhem-West (boven het spoor) ligt aan de rand van de bebouwde kom van Arnhem. Direct achter de bebouwing aan de Heijenoordseweg ligt het landgoed Mariëndaal. Mariëndaal is in de 19<sup>e</sup> eeuw aangelegd op stuwwallen, met een hoogte variërend van 20 tot 76 meter boven NAP. Vanaf de Tafellaan in het noorden heeft men een prachtig uitzicht over het landgoed en over de Betuwe. Het landgoed is in bezit van Het Geldersch Landschap en 165 ha groot.

Boven Heijenoord ligt in het groen Het Dorp. Het dorp werd gebouwd halverwege de jaren zestig nadat met een televisieactie in 1963 21 miljoen gulden was opgehaald. In 1966 betrokken de eerste 25 bewoners de woningen. Tussen 1966 en 1970 werden in totaal vijftien wooneenheden van 30 woningen gebouwd voor in totaal 450 bewoners en 45 dogela's (Dorps Gemeenschaps Leidster Arnhem). Aan de andere kant van de Heijenoordseweg zijn instellingen gevestigd als revalidatiecentrum Groot Klimmendaal en GSJ Lindenhout, een instelling voor jeugdzorg met een medisch kinderdagverblijf en een residentiële opvangvoorziening voor kinderen.



*Aan de zuidkant loopt de wijk tot aan de Nederrijn*



*Mariëndaal*

## 4. VERKEER

### *Autoverkeer*

De buurten Heijenoord, Oud-Heijenoord en Lodbok zijn gebouwd in een tijd dat er nog geen of nauwelijks auto's reden. De wegen in de wijk zijn dan ook niet op autoverkeer ontworpen. Veel huizen staan direct aan de weg of hebben een kleine voortuin. Toch is er veel autoverkeer door de wijk: van bewoners zelf, van ouders die hun kinderen naar school brengen en ophalen en verkeer dat de Oranjebrug gebruikt om van de Amsterdamseweg over het spoor richting de Mandelabrug te komen.

Voor overstekende en fietsende kinderen levert het intensieve autoverkeer op ondermeer de Oranjestraat, de Heijenoordseweg, de Callunastraat en de Noordelijke Parallelweg gevaarlijke situaties op. Langs de Noordelijke Parallelweg loopt maar aan een kant een fietspad. De strook asfalt die overblijft wordt gebruikt door auto's en fietsers richting het centrum. De Noordelijke Parallelweg is te smal voor auto's om fietsers te passeren. Datzelfde geldt voor de Callunastraat.

Door de bewoners van de wijk wordt het intensieve autoverkeer – onder andere het noord-zuidverkeer over de Oranjebrug - als overlastgevend ervaren.

### *Parkeren*

De parkeervoorzieningen in de wijk zijn niet afgestemd op de huidige hoeveelheid auto's. Er zijn te weinig parkeerplaatsen voor de wijkbewoners; auto's domineren het straatbeeld en ontnemen het zicht op de vele mooie locaties in de wijk. 's Ochtends en 's middags wordt er langs de Heijenoordseweg veel verkeer geparkeerd door ouders van de Heijenoordschool. Op loopafstand van het station worden veel auto's geparkeerd door treinfrenzen of mensen die naar de stad gaan.

### *Treinverkeer*

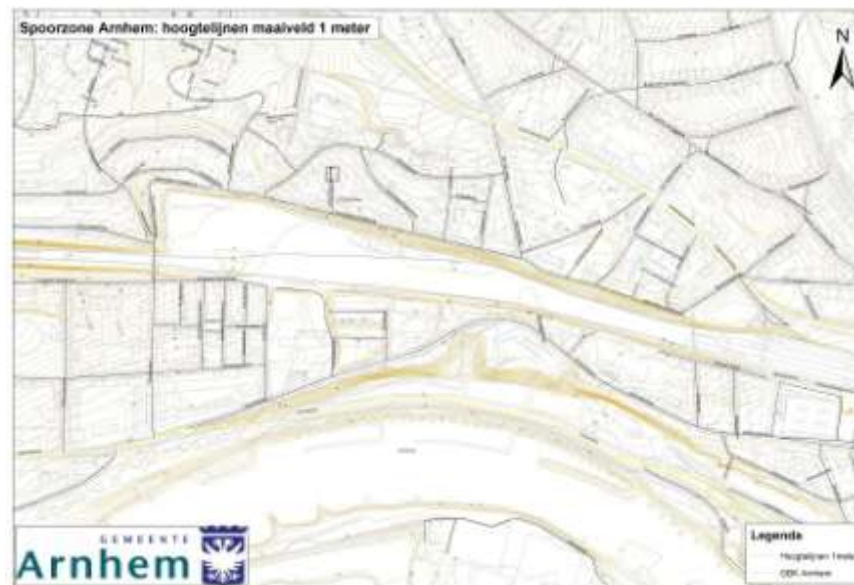
De wijk is gebouwd langs het spoor. Maar een klein deel van de huidige bebouwing dateert van voor de aanleg van het spoor. Het spoor is verdiept aangelegd en komt in een 'kuil' onder de Oranjebrug door Arnhem binnen. Naast de doorgaande sporen ligt er midden in de wijk tevens een terrein met opstelsporen (een spoorwegemplacement). Dit terrein wordt ook 's nachts en in de avonden gebruikt voor het parkeren van (personen)treinstellen, het wassen van treinen en het stallen van materieel, onder andere van het spoorwegmuseum in Utrecht.

Het spoor dat door de wijk heenloopt wordt zowel gebruikt voor personenvervoer als voor goederenvervoer (van ondermeer kolen, containers, chemie, auto's; veelal van Rotterdam naar Duitsland maar ook verder Europa in). Bij de wissels ter hoogte van de zone Bovenbrugstraat-Brouwerijweg produceren de treinen veel lawaai. Ook het afremmen van treinen voor het station maakt herrie. De geluidsoverlast wordt tegengegaan door het plaatsen van gevelisolatie in de woningen langs het spoor. Gezien de verwachte toename van het treinverkeer door de wijk (ondermeer vanwege het niet doorgaan van de noordtak van de Betuweroute) zullen deze maatregelen op langere termijn onvoldoende zijn.

## 5. UNIEKE HOOGTELIJNEN

De wijken Heijenoord en Lombok zijn gebouwd op uitlopers van de stuwwallen van de Veluwe. Er zijn grote hoogteverschillen tussen verschillende delen van de wijk. De verdiepte ligging van het spoor versterkt deze hoogteverschillen. Door de hoogteverschillen lopen er mooie zichtlijnen van noord naar zuid. Het spoor vormt in visueel opzicht maar op enkele plekken een barrière. Dit is ook de reden dat er ondanks de aanleg van het spoor in 1845 villa's verrezen op de heuvels aan de noordkant. Vanuit deze villa's keek men over het spoor heen naar de Rijn en over de Betuwe. Ook aan de zuidkant bestonden plannen voor de aanleg van een villawijk. Deze plannen konden echter niet tot uitvoering worden gebracht omdat de gemeente en Arnhem's eerste woningcorporatie besloten daar een arbeiderswijk aan te leggen. De diverse bebouwing langs het spoor geeft treinreizigers die Arnhem binnenkomen een unieke entree in de stad.

De hoogteverschillen bieden unieke mogelijkheden voor dubbel grondgebruik. Hiervan is ondermeer gebruik gemaakt bij de nieuwbouw van De Hofpoort. Onder het wooncomplex is een parkeergarage aangelegd waardoor de bovengelegen straat autovrij is.



*Hoogtekaart van Arnhem-West. Tussen twee lijnen zit telkens een meter hoogteverschil*

## 6. ONTWIKKELINGEN

### *Sporen in Arnhem*

Om het toenemende aantal treinen beter te kunnen verwerken, bereidt Prorail een grootschalige aanpassing voor aan de sporen door Arnhem. Een vierde perron moet het station klaar maken voor toenemende passagiersstromen als gevolg van de komst van de hoge snelheidstrein. Daarnaast komt er een ongelijkvloerse kruising van het spoor vanuit Nijmegen naar de noordzijde van het station (een 'dive-under'). Het spoor aan de westzijde van het station wordt opnieuw ingericht en wissels worden vervangen. Het project *Sporen in Arnhem* heeft gevolgen voor de omliggende bebouwing. Toepassing van minder en stillere wissels heeft positieve gevolgen voor het geluidsoverlast van het spoor. Anderzijds is de verwachting dat het spoorverkeer verder zal toenemen. De werkzaamheden aan het spoor zullen de nodige overlast veroorzaken, zeker als deze (deels) 's nachts worden uitgevoerd.

### *Buitengewoon beter*

Met het project *Buitengewoon Beter* dat vorig jaar is afgesloten, is het achterstallig onderhoud aan de openbare ruimte (verharding van de straten, openbaar groen, speelplaatsen, verlichting en straatmeubilair) ingehaald. Het onderhoud wordt op het huidige niveau bijgehouden. Veel straten waaronder de Oranjestraat hebben nieuwe bestrating gekregen en nieuwe verlichting.

Heijenoord is ingericht als 30 km-zone. Alle toegangen zijn herkenbaar als entree van de zone. Er zijn geen drempels bijgeplaatst, wel zijn er bestaande drempels vernieuwd of verbeterd. Door de plaatsing van ondergrondse vuilcontainers is het aanzien van de wijk verbeterd en zijn extra parkeerplaatsen beschikbaar gekomen.

### *Westangent*

In de vorige raadsperiode heeft de gemeenteraad besloten tegen de aanleg van de Westtangent. De Westtangent was bedoeld als verbinding tussen de Amsterdamseweg en de Utrechtseweg en via een vierde brug over de Rijn naar Schuytgraaf. Deze nieuwe weg was gepland door landgoed Mariëndaal. Twee mogelijkheden zijn onderzocht: een zogenaamde halve en hele Westtangent. De halve variant is een verbindingsweg tussen Amsterdamseweg en Utrechtseweg; de hele Westtangent is een verbindingsweg van de Amsterdamseweg naar Schuytgraaf. In 2004 heeft de Arnhemse gemeenteraad een motie aangenomen waarin staat dat 'elk onderzoek naar genoemde verbindingsweg als randvoorwaarde kent, dat Mariëndaal ongeschonden blijft'. Het college van B&W van Renkum sprak zich in juli 2005 uit tegen verdere uitwerking van het onderzoek. Hierna heeft ook de gemeenteraad van Arnhem zich tegen de Westtangent uitgesproken. Dit heeft consequenties voor de woonwijken Heijenoord en Lombok. Het landgoed Mariëndaal blijft weliswaar ongeschonden, maar voor de verkeersproblemen tussen de Amsterdamseweg over het spoor is nog altijd geen oplossing.

### *Bestemmingsplan Heijenoord*

Voor Heijenoord en het Dorp wordt op dit moment een nieuw bestemmingsplan opgesteld.

## 7. CONCEPT-GEBIEDSVISIE

De gebiedsvisie gaat uit van vier uitgangspunten:

1. de overlast van het spoor wordt verminderd
2. de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid in en door de wijk wordt verbeterd
3. belangrijke functies in de wijk krijgen de ruimte
4. de wijken Lombok en Heijenoord worden met elkaar verbonden; zichtlijnen blijven bestaan

### 1. Verminderen overlast spoor

Het spoortracé door de wijk is in de foto gesplitst in drie delen: het eerste deel is het verdiept aangelegde spoor dat loopt langs de Heijenoordseweg en de Zuidelijke Parallelweg tot aan de Oranjebrug; het tweede deel wordt gevormd door het spoor ter hoogte van het emplacement; het derde deel loopt van het einde van het rangeerterrein tot aan het station. De geluidsoverlast in deze drie delen vraagt om een verschillende aanpak. De visie loopt langs de lijnen van deze driedeling.

#### a. Deel 1: Het verdiepte spoor lang de Heijenoordseweg en de Zuidelijke Parallelweg

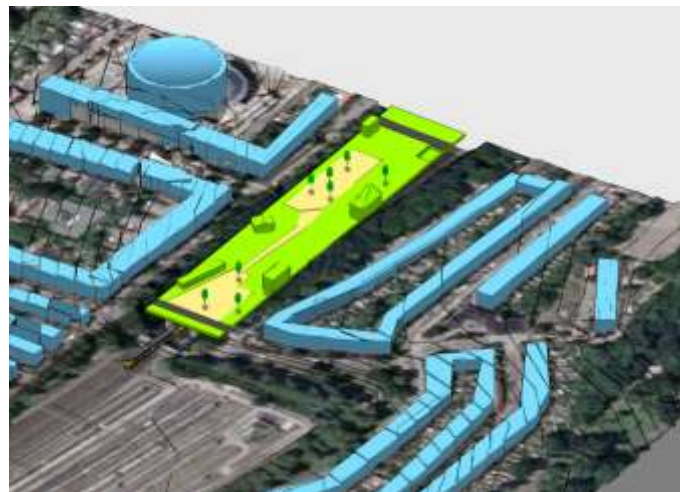
Het spoor langs de Heijenoordseweg en de Zuidelijke Parallelweg veroorzaakt overlast voor de aanliggende bebouwing. De verdiepte ligging biedt evenwel mogelijkheden om de spooroverlast te verminderen. Door overkluizing van het spoor wordt de geluidsoverlast weggenomen en ontstaat ruimte voor recreatieve en groene functies.

#### b. Deel 2: emplacement

Het emplacement ('opstelsporen') wordt extensief gebruikt voor het parkeren van materieel maar geeft daarbij veel overlast. Het



Foto: in de visie is de wijk onderverdeeld in drie delen



Deel 1: Overkluizing van het spoor

rangeerterrein is in de negentiende eeuw aangelegd voor onderhoud aan treinen en het laden en lossen voor de industrie in de wijk. Door de aanleg van het rangeerterrein Het Broek in 1925 en het verdwijnen van de fabrieken uit Heijenoord, heeft het emplacement als rangeerterrein zijn functie verloren. Op dit moment worden op het emplacement treinen gereinigd, en worden er kleine reparaties uitgevoerd. Daarnaast worden dieseltreinen van ondermeer Syntus en NSReizigers afgetankt. Het rangeerterrein voldoet niet aan de eisen die de Wet milieubeheer stelt. Er is sprake van een 'gedoogsituatie'.

Centraal onderdeel van de gebiedsvisie is het opheffen van het emplacement. Het emplacementsterrein krijgt een andere functie. Door bebouwing van het emplacement vermindert de overlast voor de achterliggende huizen. Bij bebouwing worden zichtlijnen van noord naar zuid zoveel mogelijk gespaard. Ter hoogte van het laagste deel van de Noordelijke Parallelweg wordt een plein of veld aangelegd. Aan de hogere delen is ruimte voor bebouwing.

Aan de zuidkant van het spoor is geen ruimte voor bebouwing tussen de bestaande woningen en het spoor. Hier moet geluidsoverlast worden vermindert met technische ingrepen. De rails in beton leggen geeft bijvoorbeeld een aanzienlijke reductie van geluid.

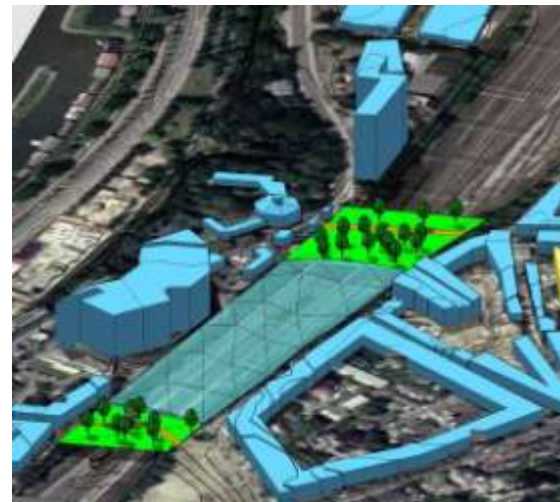
Door het verdwijnen van het emplacement zijn er tevens minder wissels nodig in het spoortraject waardoor de geluidsoverlast en trillingen door worden vermindert.

#### c. Deel 3: Brouwerijweg – station

Na de Brouwerijweg versmalt het spoor zich weer tot acht sporen. De veelheid aan wissels die in dit deel van het tracé liggen veroorzaken veel geluidsoverlast, evenals remmende treinen. Het lawaai wordt



*Deel 2: Het emplacement kan voor allerlei functies worden gebruikt. Bijvoorbeeld voor woningen waarbij de bebouwing zelf het geluid tegenhoudt*



*Deel 3: Twee groene 'bruggen' met een glazen kap ertussen houdt het geluid tegen*

bovendien weerkaatst door het kantoorgebouw dat aan de zuidkant direct aan het spoor is gebouwd. Geluidsoverlast op deze plek kan worden verminderd door technische aanpassingen (stille wissels) en het langzamer laten rijden van de treinen. De meest ideale oplossing voor de geluidsoverlast is hier echter de overkluizing van het spoor, bijvoorbeeld met een of meer brede bruggen en een glazen kap (zie tekening). Op het dek kunnen groene en recreatieve functies een plek krijgen. De constructie van de bruggen zou vergelijkbaar zijn met de 'wildwissels' boven de A50 tussen Arnhem en Apeldoorn.

## *2. Verbetering verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid*

Overlast van autoverkeer in de wijk heeft drie oorzaken:

- autoverkeer van de bewoners
- autoverkeer van bezoekers van voorzieningen (met name de Heijenoordschool)
- noord-zuidverkeer over de Oranjebrug

### *Lokaal verkeer*

Overlast van het autoverkeer van bewoners bestaat vooral uit parkeerdruk. Parkeerdruk kan worden verminderd door op plaatsen waar nieuw wordt gebouwd ondergrondse parkeergelegenheid te realiseren. Overdekte huur- of koopparkeerplaatsen eventueel in combinatie met een vergunningstelsel kunnen de parkeerdruk in de wijk verminderen. Bij de herontwikkeling van de Amsterdamse Hoek worden tevens parkeerplaatsen gebouwd voor bewoners.

### *Autoverkeer van bezoekers van voorzieningen.*

Met name de Heijenoordschool genereert verkeersstromen ('s ochtends en 's middags). Het verkeer komt van de zuidkant over de Oranjebrug en gaat via de Tormentilstraat en de Gentiaanstraat naar Heijenoord locatie 1 en via de Callunastraat naar Heijenoord locatie 2. Vanuit de noordkant rijdt het verkeer van de Amsterdamse weg via de Veluwestraat naar de Noordelijke Parallelweg en van daar via de Tormentilstraat en de Gentiaanstraat, respectievelijk de Callunastraat naar de twee vestigingen, of via de Amsterdamseweg over de Heijenoordseweg. Een oplossing voor dit verkeer is gevonden in het concentreren van de school op één locatie op het huidige spooreplacement. Door verplichte rijrichtingen te introduceren (of aan te passen), wordt de ontsluiting van de school voor autoverkeer geregeld via de Heijenoordseweg. De aanleg van voldoende parkeervoorzieningen bij de school en goede fietspaden langs de Heijenoordseweg of alternatieve fietsroutes zijn hiervoor randvoorwaarden.

### *Noord-zuidverkeer*

De Oranjebrug vormt de enige route over het spoor tussen het spoorovergang in Oosterbeek en de Sijpsepoort. Voor autoverkeer dat vanuit het noorden over de Amsterdamseweg richting de Nelseon Mandelabrug rijdt, is de Oranjebrug de snelste verbinding over het spoor naar de Nelson Mandelabrug over de Nederrijn. De Westtangent had deze verkeersstroom langs de wijk moeten leiden. Nu de Westtangent niet doorgaat is een oplossing voor het verkeer door de wijk des te urgenter.

Een nieuwe brug in het verlengde van de Heijenoordseweg zou de verkeersafwikkeling ten goede komen. Hiermee wordt de Heijenoordseweg verbonden met de Diependalstraat. De route loopt dan

achter de koepelgevangenis langs naar de Utrechtseweg. Het verkeer dat nu dwars door Lombok rijdt wordt dan om de wijk heen geleid. Om de bebouwing onder aan de Diependalstraat te ontzien wordt de weg enkele meters naar de westelijke kant verlegd. Hiervoor wordt een strook van het voormalige KEMA-terrein gebruikt. Voorwaarde voor deze verkeerstechnische ingreep is wel dat de locatie van de Heijenoordschool aan de Heijenoordseweg verdwijnt. Een drukke verkeersweg (de Heijenoordseweg en de Diependalstraat) tussen twee locaties van de school is onwenselijk. Nieuwbouw van de Heijenoordschool op de locatie van het spooreplacement lost dit probleem op. Door de inrichting van de weg wordt voorkomen dat de weg een 'racebaan' langs de wijk wordt. Ook dient te worden voorkomen dat de nieuwe brug extra verkeer aantrekt.

### *3. Ruimte voor belangrijke functies in de wijk*

#### *Wonen*

Wonen is de primaire functie van de buurten van Arnhem-West. De woonomgeving is van hoge kwaliteit en de woningen zijn gewild. De overlast van trein en autoverkeer doet daar voor een deel van de woningen ernstig afbreuk aan. Het bestrijden van deze vormen van overlast is dan ook een belangrijk element van deze visie.

In de wijk is met de bouw van de Hofpoort (aan de noordkant van het spoor) en het Elizabeth Gasthuisterrein (aan de zuidkant) aangetoond dat nieuwbouw een impuls kan zijn voor de woonkwaliteit van de wijk. Bebouwing van het spooreplacement kan een belangrijke stap zijn in de beperking van het spoorlawaai en zou een impuls geven aan de wijk. Op het emplacement kunnen woningen en andere functies worden gerealiseerd. Door verplaatsing van de Heijenoordschool van de twee



*Woningen vormen een 'geluidswal' op de plek waar vroeger het Elizabeth Gasthuis stond*



*Nieuwbouwcomplex De Hofpoort met eronder parkeerplaatsen: een voorbeeld van dubbel ruimtegebruik*

*huidige locaties naar het spooreplacement komt een unieke bouwlocatie beschikbaar in Heijenoord.*

#### *De Heijenoordschool en peuterspeelzaal*

De Heijenoordschool is gevestigd op twee locaties en kampt met ruimtegebrek. Het hoofdgebouw stamt uit 1953 en is bouwkundig in slechte staat. De Heijenoordschool heeft ambities om uit te groeien tot een brede school. Nieuwbouw van de Heijenoordschool en peuterspeelzaal de Calluna op het huidige spooreplacement lost de huisvestingsproblemen van de school op, biedt mogelijkheden voor de vorming van een brede school in Arnhem-West en biedt mogelijkheden om een goede verkeersafwikkeling te realiseren.

#### *Spelen*

Naast de hoofdlocatie van de Heijenoordschool ligt het Callunaveld. Tussen het Callunaveld en de Heijenoordseweg ligt de speeltuin de Calluna. Heijenoord beschikt hiermee over een groot speel- en evenementenveld waarvan door de Heijenoordschool en de wijk intensief gebruik wordt gemaakt. Als de Heijenoordschool wordt verplaatst naar het spooreplacement moet een vergelijkbare voorziening in de directe nabijheid van de school worden gerealiseerd.

#### *Winkels*

Aan de Oranjestraat zijn diverse winkels gevestigd. De inrichting van de openbare ruimte moet bijdragen aan een aangename beleving van de Oranjestraat als hoofdstraat van Lombok. Door het verplaatsen van de Oranjeburg ontstaan kansen om de Oranjestraat hoogwaardiger in te richten.

Het winkelcentrum De Amsterdamse Hoek bestaat uit een Bouwmarkt, twee supermarkten, een buitensportwinkel, een winkel in parket en



*Winkelcentrum de Amsterdamse Hoek ligt nu met de rug naar de wijk toe. Ook hier zijn kansen voor dubbel ruimtegebruik*

vloerbedekking en een garagebedrijf. Met name de supermarkten en de bouwmarkt trekken vanuit de omliggende wijken veel klanten. Op drukke momenten schiet de parkeergelegenheid tekort. Het aanzien van De Amsterdamse Hoek is rommelig en weinig aantrekkelijk. Herontwikkeling van de Amsterdamse Hoek kan de aantrekkelijkheid van de winkels verbeteren. De grote hoogteverschillen in het terrein maken efficiënt (meervoudig) ruimtegebruik mogelijk. Een of twee parkeerlagen met daarboven winkels en woningen behoort tot de mogelijkheden. Door aanleg van een spoorbrug van de Utrechtseweg rechtstreeks naar de parkeergarage onder de Amsterdamse Hoek wordt het voedingsgebied van de winkels uitgebreid en wordt onnodig autoverkeer door de wijk voorkomen. Op deze manier kan ook worden voorzien in parkeergelegenheid voor het gemeentemuseum. De historische kelders van de Brouwerij worden in dit plan toegankelijk gemaakt.

#### *4. Verbinding Heijenoord en Lombok*

De wijken Heijenoord en Lombok zijn aangelegd aan weerszijden van het spoor naar Utrecht en Nijmegen. Er zijn twee verbindingen tussen beide wijken: de voetgangersbrug tussen de Brugstraat en de Bovenbrugstraat geheel aan de oostzijde van de wijk en de Oranjebrug aan de westkant. Meer verbindingen tussen beide wijken kan het draagvlak voor voorzieningen aan beide kanten van het spoor verbreden.

Op de plaats van het emplacement komt het centrum van de twee buurten, met een brede school, een speelplein, sportvoorzieningen, horeca, etc.

Overkluizing van het spoor voor en na het emplacement biedt mogelijkheden om de twee wijken op meer plaatsen met elkaar te verbinden. Het dek kan worden benut voor het aanleggen van verbindingen tussen de twee wijken en voor extra groen in de wijk.

Over het dek van een overkluizing tussen de Oranjestraat en de Heijenoordseweg/Diependalstraat kan eventueel een wegverbinding tussen de Oranjestraat en de Heijenoordseweg worden aangelegd. In dat geval kan het noord-zuidverkeer en het zuid-noordverkeer worden gescheiden en kunnen de Oranjestraat en de Diependalsestraat worden gebruikt voor de afwikkeling van verkeer door Lombok.