

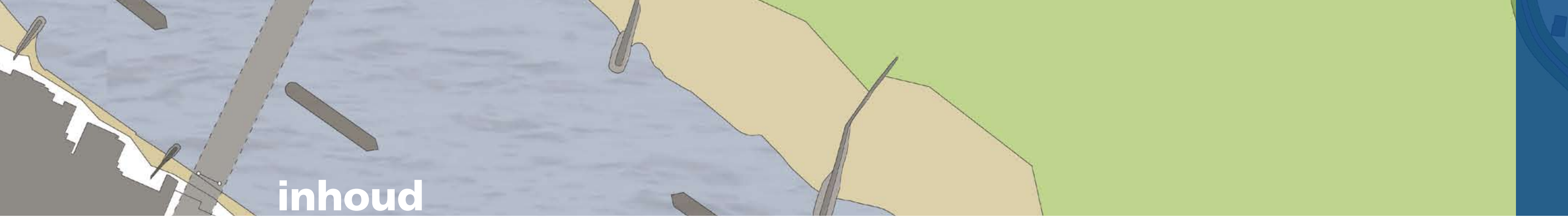


# Waalfront Nijmegen Masterplan

‘Gisteren was ik op de Waal, het was een godendag, de lucht helder en diep blauw, zoo’n dag waarop het fijn is op je rug in het water te liggen en naar boven te kijken en dat je met je hoofd plotseling schudt, je armen wijd uit; dat je een kracht in je zelf voelt groeien – een ruim gevoel van vrijheid, ’t is net alsof je steeds dieper in het blauw kijkt, - als in oogen wil je erin kijken - een oneindigheid. Deze dagen ben ik eigenlijk een leelijke nietsdoener’.

bron: Joris Ivens in een brief aan Miep BalguZrie-GuZrin, 1922. Europese Stichting Joris Ivens, Nijmegen





# inhoud

|                                              |    |
|----------------------------------------------|----|
| voorwoord                                    | 4  |
| samenvatting                                 | 6  |
| <b>1. het Waalfront nu</b>                   |    |
| 1.1 het gebied                               | 11 |
| 1.2 de Waal en Nijmegen                      | 13 |
| 1.3 historie: Romeinen, vesting en industrie | 16 |
| 1.4 context en samenhang                     | 23 |
| <b>2. doel en wensbeeld</b>                  |    |
| 2.1 doel en wensbeeld                        | 29 |
| <b>3. proces</b>                             |    |
| 3.1 voortraject                              | 33 |
| 3.2 ontwerpproces masterplan                 | 35 |
| 3.3 communicatietraject                      | 36 |
| <b>4. het masterplan</b>                     |    |
| 4.1 de ruimtelijke opbouw                    | 41 |
| 4.2 het raamwerk: landschap                  | 44 |
| 4.3 het raamwerk: cultuurhistorie            | 46 |
| 4.4 de invulling: de deelgebieden            | 50 |
| 4.5 programma                                | 53 |

|                                       |                                |     |
|---------------------------------------|--------------------------------|-----|
| 4.6                                   | verbindingen                   | 54  |
| 4.7                                   | verkeer                        | 59  |
| 4.8                                   | wonen en voorzieningen         | 62  |
| 4.9                                   | openbare ruimte                | 65  |
| 4.10                                  | profielen                      | 66  |
| 4.11                                  | silhouet van de stad           | 68  |
| <b>5. de deelgebieden</b>             |                                |     |
| 5.1                                   | de handelskade                 | 73  |
| 5.2                                   | de waalhaven                   | 79  |
| 5.3                                   | het eiland                     | 83  |
| 5.4                                   | de dijkhoven                   | 89  |
| 5.5                                   | het quartier romain            | 95  |
| 5.6                                   | het park                       | 101 |
| 5.7                                   | het fort                       | 107 |
| 5.8                                   | het fortlandschap              | 113 |
| 5.9                                   | de bakens                      | 119 |
| <b>6. status &amp; vervolgtraject</b> |                                |     |
| 6.1                                   | een krachtig concept als basis | 127 |





**Waalfront: beleving van stad en rivier**

“Wonen aan het water... wie wil dat nu niet?” Deze zin staat in het Koersdocument Koers West dat de gemeenteraad in 2003 heeft vastgesteld. Toen hadden we al visioenen om van het verouderde bedrijventerrein aan de Waal een aantrekkelijk woon-werkgebied te maken.

We zijn nu een kleine drie jaar verder. Voor u ligt het masterplan Waalfront. Met dit plan zetten we de volgende stap naar de nieuwe stadswijk in Nijmegen-West. Een wijk die we willen bouwen om het woningaanbod te vergroten. En om dit front aan de Waal beter te kunnen beleven als een uniek gebied in Nijmegen. We maken het gebied aantrekkelijk voor nieuwe bewoners, maar ook voor bezoekers van Nijmegen en voor de bewoners van de aanliggende buurten.

Vertrekpunt voor het masterplan zijn de bijzondere kwaliteiten van het gebied. De ligging: grenzend aan zowel de oude binnenstad als de volkswijk het Waterkwartier, en in een lange strook direct aan de rivier. De cultuurhistorie: met sporen die verwijzen naar de Romeinen, de vestingwerken uit de 19e eeuw en de industriële geschiedenis van Nijmegen.

In 2005 hebben wij samen met Rabo Vastgoed stedenbouwkundige bureaus benaderd voor een

visie die een nieuwe structuur aan het gebied geeft. De opgave was om daarin ruim 2000 woningen en zo’n 60.000 m2 aan voorzieningen op te nemen. Na een selectie zijn Lodewijk Baljon landschapsarchitecten en Atelier ZeinstravanderPol, beiden uit Amsterdam, in oktober 2005 aan deze klus begonnen.

Van begin af aan hebben we het belang onderstreept dat bewoners uit de omgeving van het toekomstige Waalfront kunnen meedenken en meepraten over de plannen. Baljon en van der Pol hebben onze aandacht voor communicatie met de bewoners goed aanvoeld. Regelmatig was het werkatelier aan de Weurtseweg het toneel van informatie, discussie en ideevorming over de nieuwe inrichting van het gebied. Dat heeft geleid tot rijkere en rijpere plannen, tot enthousiasme bij de opdrachtgevers, bij de ontwerpers en bij bewoners. Inmiddels heeft het concept masterplan een inspraakronde en een toets door de gemeenteraad doorstaan. Als gevolg van de inspraak zijn een aantal wijzigingen doorgevoerd.

Het masterplan dat er nu ligt is het resultaat van dit intensieve proces. En ik ben daar trots op. Het doet recht aan de bijzondere ligging van het gebied en de cultuurhistorie. Het heeft de opgave van woningbouw en voorzieningen op een evenwichtige manier ingepast in het landschap en

geeft het Waterkwartier een open verbinding naar de Waal. Dat Nijmegen een woonstad aan de rivier is, komt hier straks prachtig tot zijn recht. Zichtbaar, en zelfs bijna voelbaar. Ik ben er zeker van dat het Waalfront als levendige wijk gaat zorgen voor een versterking van Nijmegen-West. Het is de schakel die nu nog ontbreekt tussen het centrum en het westelijk deel van de stad.

Met het masterplan Waalfront presenteren we niet alleen een gedroomde nieuwe toekomst voor het gebied tussen de spoorbrug en de geplande nieuwe stadsbrug. Het masterplan biedt ons nu de stedenbouwkundige kaart voor de verdere uitwerking van de plannen. Maar niet als een blauwdruk waarin alles tot in detail vast ligt voor de komende vijftien jaar. Met het masterplan houden we voldoende flexibiliteit om in te spelen op toekomstige maatschappelijke en economische ontwikkelingen.

Ik dank iedereen die het afgelopen jaar heeft meegewerkt aan het maken van het masterplan. Maar ik daag u allen ook uit om er de komende jaren aan bij te dragen dat we het Waalfront echt kunnen gaan bouwen. Want werken aan het Waalfront ... wie wil dat nu niet?

Paul Depla,  
Wethouder Ruimte en Bouwen

**Waalfront: een bijdrage aan de trots van Nijmegen**

Het gebied dat we nu Waalfront noemen, is tot in het verre verleden van groot belang voor Nijmegen geweest. Dat was één van onze conclusies bij het maken van het masterplan. Als stad bruiste dit gebied in de Romeinse tijd en rond de 19e eeuw diende het hier gelegen fort Krayenhoff als een belangrijk vestingwerk. En sinds de industriële revolutie is het van groot belang door alle werkgelegenheid die het biedt. De mensen die hier werken of hebben gewerkt, spreken met waardering over de locatie van hun bedrijf. Nu, na deze vele bijzondere bestemmingen, wordt het gebied omgevormd tot woongebied. Een nieuwe laag in de al zo rijke cultuurhistorie. Die taak nemen wij hoog op. Deze mooie plek aan de Waal moet een omgeving worden, waarop Nijmegen nog tot in de verre toekomst trots kan zijn.

Wij presenteren hier het masterplan Waalfront, waarin heel veel kwaliteiten uit het verleden zijn verwerkt. De Romeinse sfeer en het fortlandschap worden weer tot leven gewekt en delen van het industrieel erfgoed hergebruikt. Toch houden we, ondanks onze hang het verleden te bewaren, ook ruime aandacht voor de toekomst. Want de eisen

van de toekomst zijn nu eenmaal anders dan die van het verleden.

Vanuit onze maatschappelijke verantwoordelijkheid verlangen wij, Rabo Vastgoed, van onszelf en van de partijen met wie we samenwerken een houding gericht op duurzaamheid. En duurzaamheid vraagt om kwaliteit en levendigheid.

Om duurzame kwaliteit te bereiken, kozen we vooral voor een landschappelijke benadering. Dus vanuit de beleving van de openbare ruimte. Naast compacte bebouwing komt er veel groen in de directe omgeving, zoals rond het fort. De Waal wordt weer beleefbaar, ook vanuit het Waterkwartier. De fietser en voetganger krijgen veel ruimte en het parkeren verdwijnt bijna helemaal onder de grond.

Duurzame levendigheid vraagt om de juiste sociaal-economische balans. Geen goudkust, maar woonkansen voor iedereen, van jong tot oud en van arm tot rijk. Geen concurrent voor het centrum en het Waterkwartier, maar een versterking met kansen voor kleinere ondernemers en maatschappelijke voorzieningen in de wijk.

Onze benadering maakt dat het Waalfront karakter heeft gekregen. Eigenlijk meerdere karakters, voor

ieder wat wils. De kern? Wonen aan de Waal en tegen het centrum, in een levendig gebied van hoge kwaliteit. Zodat de nieuwe bewoners zich verbonden voelen met hun woonomgeving én met elkaar.

Die verbondenheid is nu al aan het ontstaan. Veel mensen uit de omgeving hebben een enthousiaste bijdrage geleverd aan dit masterplan. Diverse kritische noten, maar vooral veel van hun creatieve ideeën zijn erin verwerkt. Wij vertrouwen erop dat die verbondenheid in de toekomst alleen nog maar zal toenemen. Zodat we over lange tijd nog steeds samen trots kunnen zijn op het Waalfront en op Nijmegen.

Henk Vos  
Rabo Vastgoed  
Directeur Regio Midden





## samenvatting

**Voor u ligt een masterplan voor het Waalfront, een gebied aan de Waal, ten westen van het centrum. Het Waalfront is een groot en complex gebied en de herontwikkeling daarvan zal vele jaren in beslag nemen. Om daar vaart en richting aan te kunnen blijven geven, zal de houdbaarheidsdatum van het masterplan dus ver in de toekomst moeten liggen. Dit wordt bereikt door een duidelijk programma te formuleren, een logische opdeling van het gebied te maken, gebaseerd op het landschap en de historie van het gebied, en door de ontwikkeling een flexibiliteit mee te geven in tijd en ruimte.**

**gebied**

Het Waalfront kent duidelijke grenzen. In de lengterichting zijn dat de rivier en de bestaande bebouwing van het Waterkwartier / De Biezen, gemarkeerd door de Weurtseweg. Aan de oostkant vormt de spoordijk de grens met de binnenstad, in het westen is dat de Winselingseweg en het stadsbrugtracé.

**aanleiding**

Op dit moment is het Waalfront een ontoegankelijk bedrijventerrein dat Nijmegen-West afsluit van de Waal. De bedrijven leveren een belangrijke bijdrage aan de Nijmeegse economie en werkgelegenheid, maar zitten op deze plek aan de grenzen van hun uitbreidingsmogelijkheden en de manier waarop het milieu belast kan worden. Bedrijfsverplaatsing geeft kansen voor expansie en vergroting van efficiency. Dan krijgt de stad ook een kans om meer in balans te raken door hier de bestaande woonwijk Waterkwartier / De Biezen uit te breiden met een hoogwaardig woon / werkgebied. Een nieuw stuk stad dat voor iedereen toegankelijk is en een beloopbare oever toevoegt die langer is dan de kade bij de binnenstad tussen Waalbrug en de spoorbrug.

**programma**

De kwaliteiten die de kern van Nijmegen zo aantrekkelijk maken om er te verblijven en te wonen, worden voortgezet in het Waalfront: de beschutting van de bebouwing, de parkachtige kwaliteiten van het groen en de nabijheid van de rivier. Het programma legt dan ook de basis voor een gevarieerd en stedelijk gebied van een zelfde kleinschalige mix en hoge intensiteit als de aangrenzende binnenstad. Getalsmatig omvat het programma totaal 320.000 m2 bvo, in het huidige scenario verdeeld over ca. 2.600 woningen en 30.000 m2 voorzieningen en werkruimten. De voorzieningen komen verspreid door het gebied, ter ondersteuning van het woonklimaat in de

nieuwe en bestaande buurt. Er wordt dankbaar gebruik gemaakt van al aanwezige functies zoals scholen, winkels en sociaal-culturele voorzieningen in het Waterkwartier / De Biezen, die daarmee een nieuwe impuls krijgen.

**raamwerk: landschap en cultuurhistorie**

Het landschap en de aanwezige cultuurhistorische lagen bepalen het raamwerk waarin de onderdelen van het masterplan hun logische plaats vinden. De landschappelijke lijnen en historische lagen leveren niet alleen uitgangspunten voor de opbouw van het plan, ze vormen ook de inspiratie bij het formuleren van de typologie en het karakter voor bebouwing en openbare ruimte. Landschap en cultuurhistorie zijn daartoe onderzocht op de betekenis voor het heden en de mogelijkheden voor de toekomst. Zo kruisen de dijken, die in de loop der eeuwen zijn aangelegd evenwijdig aan de rivier, de wegen loodrecht daarop, zowel historische en nieuwe verbindingen vormend. De Romeinse resten worden vooral respectvol met rust gelaten en leveren met name een bijdrage aan het karakter van het deel van het Waalfront dat al bijna twee duizend jaar geleden voor het eerst bewoond werd. De herinnering aan Nijmegen als vestingstad wordt levendig gemaakt door het oude fort weer zichtbaar onderdeel van het landschap te maken. De meest recente geschiedenis, die van de industrie, levert een bijdrage aan de inrichting van het Waalfront door karakteristieke bebouwing uit die periode een nieuwe functie te geven.

**verkeer**

De auto-ontsluiting is een lineair systeem van twee wegen: de bestaande Weurtseweg en een nieuwe stadsweg langs de noordkant van de Waalbandijk. Deze weg ligt lager dan de dijk. Waar een langzaamverkeerroute wordt gekruist, stijgt de weg naar het dijkniveau. Dankzij deze verhogingen wordt het autoverkeer afgeremd en kunnen wandelaars en fietsers veilig oversteken. De Weurtseweg wordt ingericht als een 30 km/uur profiel. Tussen de beide wegen bestaat alleen aan de uiteinden een verbinding. Met een kamachtige structuur bedienen zij ieder een helft van het gebied, waarmee een evenwichtige verdeling van het autoverkeer is gewaarborgd. Het knooppunt waar deze beide wegen samenkomen, de Voorstadslaan ontmoeten en met de binnenstad verbonden zijn, wordt in een eenvoudig plein overzichtelijk afgewikkeld. Straatbomen structureren de ruimte en sluiten aan bij het Krayenhoffpark. De verbinding tussen de binnenstad en het westelijk stadsdeel wordt verbeterd door de aanleg van een tweede tunnel voor fietsers en voetgangers naast de Hezelpoort. Het langzaam verkeer verloopt via een fijnmazig netwerk, waarvan de verbinding op de kruin van de Waalbandijk de kern vormt. Deze landschappelijk

aantrekkelijke route is vrij van kruisend autoverkeer.

## deelgebieden

de handelskade

Het deel van het Waalfront dat het dichtst tegen de Nijmeegse binnenstad aan ligt, vertoont alle kenmerken die daar bij horen. De bebouwing is compact en stedelijk met een wand aan de kant van de spoorlijn om het treinlawaai te temmen. Naar de haven toe opent zich een  gevel die uitzicht biedt en de avondzon binnenlaat. Samen met het al gerealiseerde complex Waalhaeve en de woontoren Waalpanorama die in ontwikkeling is, vormt de handelskade een stevige overgang van de binnenstad naar het Waalfront. Het gevarieerde woonprogramma biedt onderdak aan jong en oud, studerend en gepensioneerd. Op de begane grond zijn werkruimten die horen bij de bovengelegen woningen en horeca met een terras aan de haven.

de Waalhaven

De haven zelf verandert nauwelijks en is daarmee een constante factor tussen stad en rivier. Met gebruikmaking van bestaand materiaal dat waardig oud is geworden, vormen de kades met elkaar een terras op verschillende niveaus rondom de havenkom. Het schipperscentrum behoudt op de centrale plek zijn functie als centrum, omringd door woonboten en passanten van de binnenvaart. Drijvende steigers maken het water meer toegankelijk en bieden ligplaatsen voor museale schepen.

het eiland

De landengte tussen rivier en haven krijgt een landelijk en openbaar karakter, een plek waar iedereen de overgang tussen stad en rivierenlandschap kan ervaren. Daar, op de groene kruin van het eiland en onder de kroon van statige bomen is een weids zicht op de bocht van de Waal. Door een beweegbare brug over de havenmond en een pad dat stroomafwaarts doorloopt langs het hele Waalfront is het eiland een aangenaam rustpunt in de route langs de linkeroever van de Waal. Een paviljoen, eventueel met een museumfunctie, maakt het tot een educatieve bestemming.

de dijkhoven

In dit langgerekte deelgebied, grenzend aan de bestaande bebouwing van de Weurtseweg en evenwijdig aan de rivier gelegen, wordt de aansluiting met het Waterkwartier gemaakt. Bestaande woningen, de oudste woningwetwoningen van Nijmegen, behouden hun plek in de nieuwe straatwand die zich in hoogte niet onderscheidt van de overkant. In de richting van de dijk glooien groene dijkopgangen naar

boven om van daar zicht op de rivier te geven. Hetzelfde gebeurt met de bebouwing die dichtër naar de dijk toe hoger wordt om daar overheen te kunnen kijken. In de schuine dakvlakken op het zuiden komen ingekeepte terrassen die een beschutte plek in de zon bieden. In deze zone wordt de overgang van Waterkwartier naar de Waal tot stand gebracht.

het Quartier Romain

Hier lag ooit, tweeduizend jaar geleden, de Romeinse nederzetting met zijn karakteristieke rechthoekige plattegrond. Wat zich daarvan nog onder de grond bevindt, wordt respectvol met rust gelaten en als inspiratie gebruikt om daarboven een nieuw kwartier aan de rivier neer te zetten. De hoogte is wisselend een tot zes lagen en houdt daarmee het uitzicht vrij voor verder van de rivier gelegen woningen. De bebouwing ligt langs smalle straten, maar door de ondiepe gestrekte vorm van dit deelgebied is de Waal of het park dichtbij. De architectuur is strak en klassiek en de openbare ruimte is het domein van de voetganger. Onder het hele gebied bevindt zich een parkeergarage, maar bovengronds is autoverkeer beperkt mogelijk.

het park

In de wig tussen de twee Waaldijken zet het groen van Park West zich voort richting binnenstad. Evenwijdig aan de rivier, om te eindigen in een punt waar beide dijken elkaar ontmoeten. In dat groen is plaats voor slanke woontorens die uitkijken op het park en de rivier, zonder dat zicht aan anderen te ontnemen. Het parkeren vindt onder de grond plaats, zodat gras en bomen alle kansen krijgen goed te groeien en daadwerkelijk het beeld gaan bepalen. De dijken zijn herkenbare en, gelet op de geschiedenis, standvastige lijnen in het verstedelijkte landschap. Ze binden de deelgebieden in het geheel van het Waalfront.

het fort

Hoewel vrijwel alle resten van het voormalig fort Krayenhoff zich onder de grond bevinden is het fort een van de ankers met het verleden. De rivier krijgt de ruimte om zich te manifesteren door bij hoog water de fortgrachten weer via de sluis te vullen en de illusie van onneembaarheid te bevestigen. Een bescheiden paviljoen waarin het militaire verleden van de vestingstad Nijmegen zichtbaar is, vormt de enige gebouwde toevoeging aan deze landschappelijke sculptuur van het voormalig fort. Het is een kardinale plek aan de rivier en vormt een schakel tussen het groen van Park West en het park van het Waalfront.

het fortlandschap

Rondom de eerste verdedigingslinie van fort Krayenhoff lag ooit een tweede gracht. Deze uitgediepte bocht in de grond bepaalt nu de

inrichting van het fortlandschap en de positie van de bebouwing. Aan weerszijden, in een waaiër, staan paarsgewijs gebouwen in de vorm van stroken. In de brede buitenruimtes zet het groen uit Park West zich voort in de richting van de rivier. Waar de gebouwen dichtër op elkaar staan kunnen collectieve, zorggerichte woonvormen ontstaan dank zij het overkappen van zo’n buitenruimte tot atrium. Ook is in dit deelgebied ruimte voor werkgelegenheid die aansluit bij de bedrijvigheid ten westen van het Waalfront. De droge gracht, tussen beide waaiers van bebouwing, brengt discreet licht en lucht in de ondergrondse garages.

de bakens

De hoge dichtheid waarmee het Waalfront aan de oostkant - tegen de binnenstad van Nijmegen aan - begint, krijgt zijn tegenwicht aan de westelijke grens. Daar is ook alle aanleiding toe. Hier begint het industrielandschap met havens, de elektriciteitscentrale, zijn bijbehorende schoorsteen en de hoogspanningsmasten. Hier ligt straks de derde brug over de Waal die er voor zorgt dat de stad niet meer aan de rivier ligt, maar die Waal omarmt. Daarom komen aan het bruggenhoofd drie torens die als fiere bakens de overgang van land naar rivier en de brug daar overheen markeren. De torens variëren in hoogte van 70 tot 130 meter. De toren die het dichtst bij de Waal staat, geeft ook ruimte aan de rivier door bij hoog water aan drie kanten door de Waal omringd te zijn.  Zoals in alle deelgebieden, komt daarmee de dynamiek van de rivier ook hier nadrukkelijk tot zijn recht.

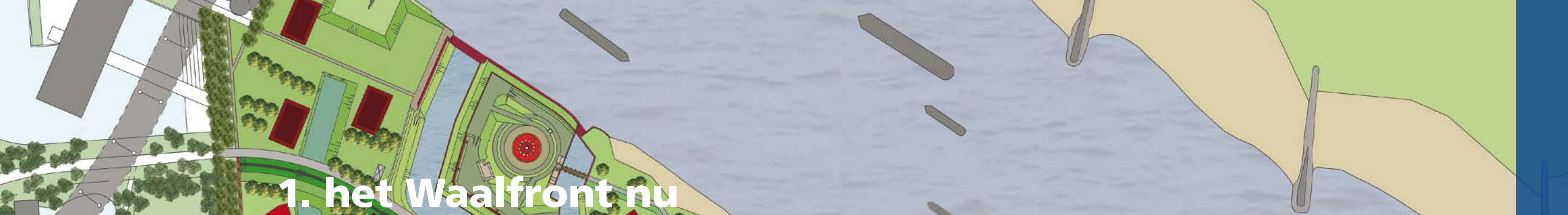
**flexibiliteit**

De onderverdeling in afzonderlijke deelgebieden, zoals die is opgebouwd met behulp van het landschappelijke raamwerk, biedt de mogelijkheid om de uitwerking en uitvoering van het masterplan in de tijd te faseren. Dat is nodig voor een plan met een tijdshorizon van zo’n 15 jaar. Behalve een flexibiliteit in de tijd levert deze opzet ook de mogelijkheid om het plan tijdens het proces bij te stellen in het programma. De hoofdlijnen van het plan kunnen daar niet alleen tegen, ze worden er rijker van.

**status**

Het masterplan Waalfront is een richtinggevend ruimtelijk concept en communicatiedocument dat door het College van Burgemeester en Wethouders in december 2006 is vastgesteld. Na de inspraak en als onderdeel van Koers West heeft het van de Gemeenteraad op 7 februari 2007 een ingestemd met de uitvoering.





# 1. het Waalfront nu

|     |                                          |    |
|-----|------------------------------------------|----|
| 1.1 | het gebied                               | 11 |
| 1.2 | de Waal en Nijmegen                      | 13 |
| 1.3 | historie: Romeinen, vesting en industrie | 16 |
| 1.4 | context en samenhang                     | 23 |

**het Waalfront nu**  
Het masterplan Waalfront is opgesteld om actief de herontwikkeling te stimuleren van het gebied dat ten westen van de Nijmeegse binnenstad ligt tussen de rivier en de woonwijk Waterkwartier. In de 20ste eeuw ontwikkelde deze strook zich tot een traditioneel industrieterrein. Daarmee verdween het contact tussen de rivier en rest van de stad op deze plek. Het plan laat zien hoe deze relatie hersteld kan worden. Met een samenhangende visie voor ogen wordt stap voor stap de bedrijvigheid vervangen door een woon-werkgebied. De openbare ruimte ontleent haar inspiratie aan het daar aanwezige landschap.





### 1.1 het gebied

De belangrijkste inzet van het masterplan Waalfront is het betrekken van het gebied bij de stad. Het gebied ligt niet alleen afgescheiden van de stad, maar sluit tevens de stad van de Waal af. Ontwikkelingen in de komende jaren zullen er voor zorgen dat deze betrokkenheid van gebied, stad en rivier tot stand komt.

#### plangebied Waalfront

Het plangebied Waalfront ligt westelijk van de binnenstad en is daarmee verbonden via het spoorwegviaduct de Hezelpoort. Het dankt zijn naam aan de ligging aan de linkeroever van de Waal die de noordgrens vormt, terwijl de Weurtseweg aan de zuidkant de overgang naar de woonwijk het Waterkwartier / De Biezen bepaalt. De spoordijk is de oostelijke begrenzing, in het westen is dat de Winselingseweg, vlak bij de plek waar de nieuwe Stadsbrug gaat komen. Het gebied is dertig hectare groot en is op dit moment vooral in gebruik als industrieterrein. Voor wie er niets te zoeken heeft, zijn de bedrijventerreinen van het Waalfront grijze gebieden in de kaart van de stad. Momenteel kan de oever van de Waal namelijk maar op enkele plekken bereikt worden.

#### kracht van de Waal

De ontmoeting van land en water is altijd aanleiding geweest tot menselijke nederzettingen. Want zoals land nodig is om op te gaan wonen, is de aanwezigheid van water essentieel om daar te kunnen overleven.

#### verborgen geschiedenis

Zoals zal blijken bij de nadere uitleg van het masterplan, heeft het Waalfront een rijke, maar aan het zicht onttrokken ontstaansgeschiedenis. Naast de nautische activiteiten in de Waalhaven en onder de industriegebouwen bevinden zich de historische resten die dienen als een inspiratie voor wat straks een levendige en afwisselende stadswijk gaat worden, waarin gewoond wordt en gewerkt.

#### achter de Hezelpoort

Het nieuwe Waalfront gaat een waardevolle uitbreiding van de wijk Waterkwartier / De Biezen worden. Deze woonbuurt heeft altijd lijfelijk en mentaal achter het spoor gelegen, ruimtelijk en functioneel afgesneden van de binnenstad. De nieuwe impuls van het Waalfront betekent niet alleen een verbreding van het maatschappelijke en economische draagvlak, maar ook een aansporing om van de Hezelpoort een nieuw knooppunt te maken, in combinatie met de parkeergarage en de woontoren die daar gaan komen.



de Weurtseweg tijdens de Nijmeegse 4-daagse



het Vasim-gebouw



het gebouw CP Kelco met karakteristieke sheddaken en de Nyma-watertoren



zicht langs de oever, links het kantoor van de Gelderlander



ligging van het Waalfront binnen de gemeente Nijmegen



de oever ter plekke van het havenhoofd



de Hezelpoort



de Waalhaven met het Waalhaevecomplex op de achtergrond





## 1.2 de Waal en Nijmegen

**De Waal is een wonderlijke rivier. Het meeste water komt via de Rijn ons land binnen en gaat stroomafwaarts weer op in een kleinere rivier - de Maas - zodat geen druppel Waalwater ooit de zee bereikt onder eigen naam. Stroomafwaarts varend is het zicht op Nijmegen spectaculair. Na een bocht in de rivier bij Bemmelen komt in het weidse uiterwaardenlandschap recht vooruit de hoger gelegen stad steeds dichterbij. De tweede bocht, naar rechts dit keer, wordt bekroond door de Waalbrug waarachter de spoorbrug reeds te zien is. Uitwaaiend vanaf de groene rechteroever omarmen beide bruggen de binnenstad die met zijn kilometer lange Waalkade het water ontmoet.**

**een bocht in de rivier**  
De ligging van Nijmegen aan de bocht van de rivier levert een uniek zicht op het landschap van de rivier, gekenmerkt door uiterwaarden, kaden, kribben, stranden en dijken.

**wisselende waterstanden**  
De gemiddelde waterstand van de Waal is ongeveer 8 meter +NAP. De waterstanden variëren van 6 meter tot zo'n 13 meter +NAP, waarbij de grootste schommelingen in het eerste en het laatste kwartaal van het jaar plaatsvinden.

**de stad vanaf de rivier**  
Achter de spoorbrug gaat de bocht over in een knik, met links de Waalhaven als scharnierpunt. Daar ligt het Waalfront: 1250 strekkende meter oever, langer dan de Waalkade van de binnenstad. Dankzij de knik is het gebied goed zichtbaar vanaf de kade tot aan de elektriciteitscentrale waarachter de rivier, nu naar links buigend, oplost in de verte. Over een paar jaar ligt daar de nieuwe Stadsbrug en zal ook het Waalfront omarmd zijn en daarmee echt bij Nijmegen horen.

**stad aan de rivier**  
Voor het ontstaan en de groei van Nijmegen is de Waal bepalend geweest. De strategische ligging, hoog boven een bocht in een goed bevaarbare rivier tussen de Noordzee en een groot achterland heeft al meer dan 2000 jaar voor een constante menselijke nederzetting gezorgd op deze plek. Hoe de rivier in de loop der tijden zijn loop ook verlegde en hoe sterk ook het water steeg, de Nijmeegse binnenstad bleef hoog en droog boven op zijn stuwwal.



het silhouet van de stad vanaf de strandjes aan de overzijde van de Waal



de bruggen vormen vensters in het landschap



kaden van de haven



robuuste materialen



roest



hevige stroming van de Waal



wonen aan de Waal



basaltkeien als oeververdediging



**scheepvaart en de Waalhaven**

De betekenis van de Waalhaven voor de scheepvaart is verminderd door de toename van de scheepslengte. Laden en lossen vindt niet meer plaats. Het schipperscentrum vervult echter nog wel een belangrijke functie. Op hoogtijdagen en met feestdagen is de haven bijna geheel gevuld. Het is ook mogelijk om langere tijd in deze haven te blijven liggen. Het masterplan biedt voldoende ruimte om deze functie te blijven vervullen. Het is ook gewenst dat de haven een scheepskarakter behoudt en er op het water de nodige levendigheid is. De woonschepen die nu de haven bevolken vinden straks weer een plek, inclusief de nodige voorzieningen. In de verschijningsvorm dient het scheepse karakter voorop te staan.

**de bodem van het Waalfront**

De ondergrond van het plangebied zit complex in elkaar. Van oudsher ligt de overgang van het grovere zand van de stuwwal, waar de binnenstad op staat, naar het fijnere zand, dat door smeltwater op de hellingen is afgezet bij de westelijke vestingwallen. De overgang van zand naar klei ligt weer zo’n 750 meter verder naar het westen bij de Dijkstraat. De scheidslijnen tussen deze grondsoorten staan haaks op de oude rivierlopen.

Van oorsprong is het Waalfront een laaggelegen landelijk gebied dat bij hoogwater onderloopt. Om dat tegen te gaan wordt de Waalbandijk aangelegd. De dijk begint bij de Hezelpoort, loopt naar het westen en zoekt bij de Dijkstraat landinwaarts hogere grond op.

Nog vóór de stadsuitleg in de 19de eeuw komt er een dijk noordelijk van de oude Waalbandijk, bedoeld om het fort Krayenhoff vanaf de stad te kunnen bereiken. Het begin van deze fortdijk sluit even buiten de Hezelpoort aan bij de oude bandijk. Vandaar loopt het dijklichaam in noordwestelijke richting, om bij de rivier aangekomen een knik te maken. Hiermee is weer een deel van het Waalfront binnendijs komen te liggen.

De vestiging van bedrijven in de 20ste eeuw gaat gepaard met het vergroten van het beschikbare terrein door ophogingen in het buitendijkse gebied. Daar is onder meer het puin van het bombardement van februari 1944 dat nu het fort en een groot deel van de Romeinse fundamenteën bedekt. Die laatste waren in de loop van de eeuwen al met een laag rivierklei bedekt.



deel van de oude bebouwing van de benedenstad



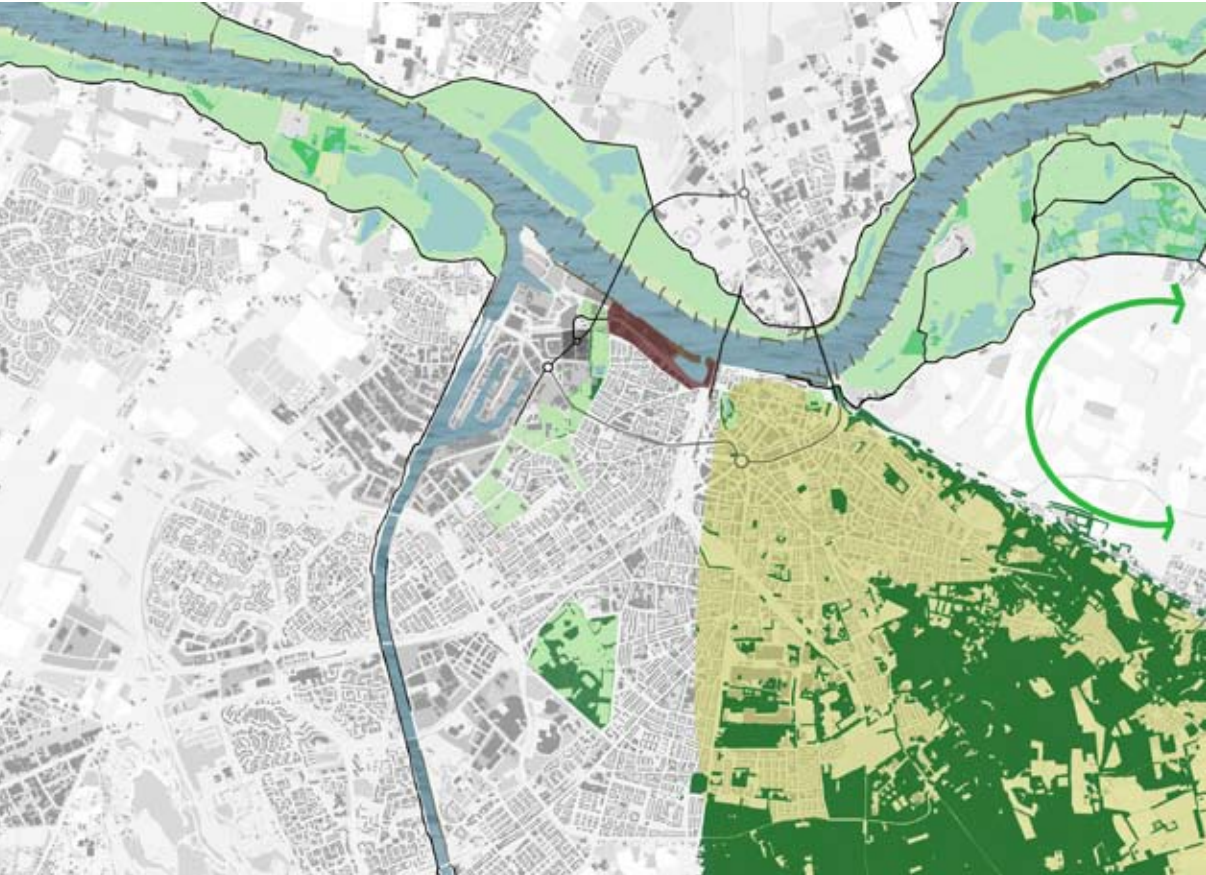
de Markt, van oudsher het middelpunt van de stad



het haventje bij de Waalbrug



de bestaande Waalkade



landschappelijke structuren in en om Nijmegen



de Waalbrug



recente ontwikkelingen in de oude binnenstad



uitzicht over de benedenstad vanaf het Kronenburgerpark



stroming langs de kribben van de Waal



groene oever tegenover de Waalkade aan de stadszijde



de Kruittoren in het Kronenburgerpark



de Waalhaven



zicht vanuit de Ooyepolder op de oude stad



het kunstwerk ter plekke van de oude haven



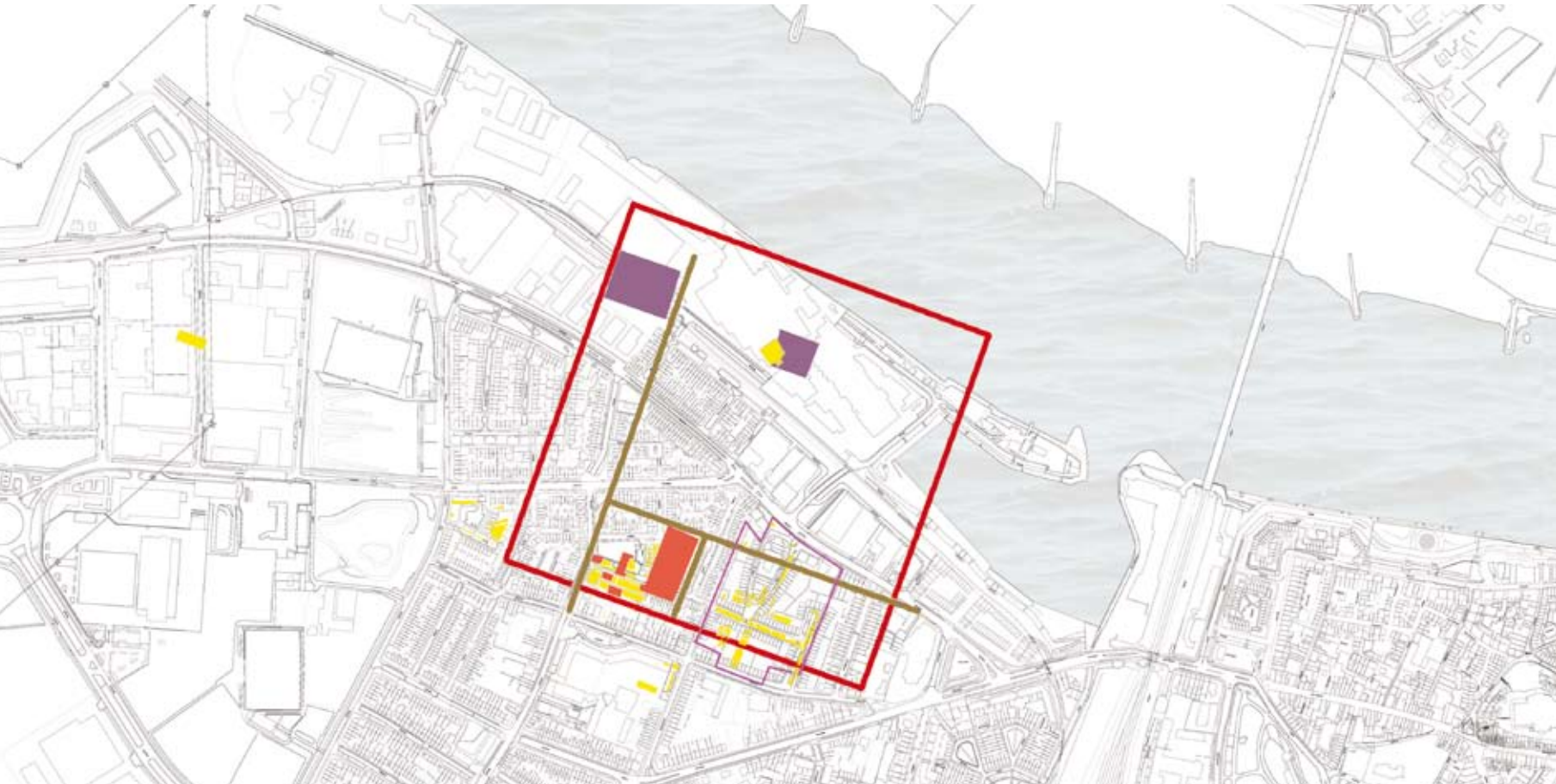
1.3 historie: Romeinen, vestingwerken en industrie

In eerste instantie wordt de ondergrond van het plangebied gevormd door de krachten van het water in al zijn verschijningsvormen, van gletscher en ijs, rivier en regen. Dan komen de menselijke ingrepen om dat water de baas te worden in de vorm van dijken en ophogingen. Zo kan het gebied bevolkt worden en begint een transformatie die in verschillende lagen zijn sporen achterlaat. In het geval van het Waalfront zijn dat achtereenvolgens de Romeinse nederzetting, de aanleg van vestingwerken en de industriële ontwikkeling.

Romeinen

Hoewel Bataven en Romeinen zich waarschijnlijk ongeveer gelijktijdig in de eerste eeuw voor onze jaartelling in het rivierengebied bij Nijmegen vestigden, is de Romeinse aanwezigheid in dit grensgebied omvangrijker geweest en heeft ook meer archeologische resten nagelaten. Daarnaast hebben de Romeinen ook een geschreven geschiedenis nagelaten als aanvulling op het bodemarchief.

Ulpia Noviomagus Batavorum geprojecteerd op het Waalfront



de Romeinen in Nijmegen



oorsprong van het landschap

De delta van de Lage Landen is gevormd door drie rivieren: de Rijn, de Maas en de Schelde die uit het buitenland hier aangekomen millennia lang door elkaar geweven zijn, de laatste tweeduizend jaar mede door menselijk ingrijpen. De ondergrond dateert uit het tijdperk van de IJstijden, waarvan de voorlaatste, het Saalien, de stuwwal bij Nijmegen achterliet. Het water van de rivier heeft van oudsher op zijn weg naar zee de randen van deze moerasvlakte opgezocht: in het noorden de Veluwe en Utrechtse Heuvelrug, zuidelijk daarvan de Nijmeegse stuwwal.

Bataven

Het gebied tussen de rivierarmen dat nu bekend staat als de Betuwe was, voor de Romeinen, het Insula Batavorum, het eiland der Bataven, die zich niet ver voor het begin van de jaartelling in de Rijndelta hadden gevestigd. De Bataafse nederzetting aan de linkeroever van de rivier kreeg van de Romeinen de naam Oppidum Batavorum.

Ulpia Noviomagus

De eerste Romeinse vestiging ontstond omstreeks 19 v.Chr. op de strategisch gelegen Hunerberg, waar de Romeinen een legerplaats (castra) bouwden, neerkijkend op de Bataafse hoofdplaats Oppidum Batavorum. In 69/70 na Chr., na de mislukte opstand tegen het Romeinse gezag, wordt Oppidum Batavorum in brand gestoken en verwoest. Meer naar het westen gelegen bouwden de Romeinen kort daarop een compleet nieuwe stad. Rond het jaar 100 verleende keizer Marcus Ulpius Trajanus, onder wiens bewind van 98 tot 117 het Romeinse Rijk zijn grootste omvang bereikte, deze nieuwe stad officiële stadsrechten en gaf haar de naam Ulpia Noviomagus. De huizen waren aanvankelijk nog in hout en leem uitgevoerd, maar ten tijde van de stadsrechtverlening was het karakter van de stad al veranderd. Volledig in steen uitgevoerde openbare gebouwen als het badhuis en twee tempelcomplexen waren bepalend voor het nieuwe monumentale karakter en het gezicht van de stad aan de Waal. Met de aanleg van een verdedigingsgordel (gracht en muur) met toegangspoorten onder het bewind van keizer Marcus Aurelius (161-180) werd dat beeld verder versterkt. Desondanks viel de stad kort daarop ten prooi aan gewelddadigheden. Het was het begin van het einde, want in de derde eeuw konden de inwoners de grandeur van de stad uit de eeuw daarvoor niet meer herstellen. Hieraan waren vooral de economische malaise als gevolg van een voortdurende interne onrust in het Imperium en aanhoudende invallen van Germaanse bendes debet.

Als reactie op deze dreigingen bouwden de Romeinen rond 300 op het Valkhof een versterking (castellum) die de kiem vormde voor de latere ontwikkelingen van Nijmegen. In de onmiddellijke nabijheid vonden zowel burgers als immigranten beschutting, hoewel ook de ruïnes van de voormalige stad Ulpia Noviomagus aantrekkelijk bleven voor huisvesting en de winning van natuursteen.

Romeinse graven

Buiten de planmatig aangelegde vierkante Romeinse stad, met een oppervlak van ongeveer dertig hectare, liggen de grafvelden, waar de Romeinen hun doden begroeven. Daarmee is een groot deel van het plangebied een potentiële archeologische vindplaats. Uit de omvang van de stad en het aantal gevonden graven leiden archeologen af dat het inwonertal van Ulpia Noviomagus op zijn hoogtepunt in de tweede eeuw na Chr. op enkele duizenden geschat mag worden.

kruising van wegen

Nog tot het midden van de vijfde eeuw is er sprake geweest van Romeinse aanwezigheid. De middeleeuwse stad die daarna ontstaat in het centrum van het huidige Nijmegen, groeit rond de kruising van twee Romeinse wegen: de weg tussen de legerplaats van het Tiende Legioen op de Hunerberg in het oosten van de stad en Ulpia Noviomagus in het westen (Ubbergseveldweg, St. Jorisstraat, Kelfkensbos, Burchtstraat, Hezelstraten) en de weg vanuit het zuidelijker gelegen Cuijk bij Kelfkensbos op de eerstgenoemde weg aansloot (Driehuizerweg, Heijendaalseweg, Hertogstraat).



opgegraven funderingen onder het Maasplein



smal profiel met winkels aan de straat in Pompei



een voorbeeld van een groen atrium



het Romeinse Rijk



vestingwerken

Nijmegen dankt zijn ontstaan aan een strategische ligging. In de Middeleeuwen beschermen de muren en poorten die ’s nachts op slot gaan de stad tegen gevaar van buiten. Dat verhindert niet dat het leger van Lodewijk XIV in 1672 de stad inneemt en plundert. Dat leidt tot een nieuw verdedigingssysteem dat niet bestand blijkt te zijn tegen een volgende Franse verovering in 1794. Aan het eind van de Tweede Wereldoorlog is Nijmegen opnieuw frontstad.

knellende muren

Maar ook als het vrede was, kon Nijmegen behoorlijk last hebben van zijn strategische ligging. Na iedere verovering worden de stadsgrenzen opnieuw versterkt om herhaling te voorkomen. Na de Franse inval van 1672 wordt de Middeleeuwse omwalling vervangen door een nieuw stelsel volgens een ontwerp van Menno van Coehoorn. De grens tussen stad en land zal hiermee voor meer dan twee eeuwen vastgelegd blijven.



ligging van fort Krayenhoff in het Waalfront

Nijmegen vestingstad



bastions

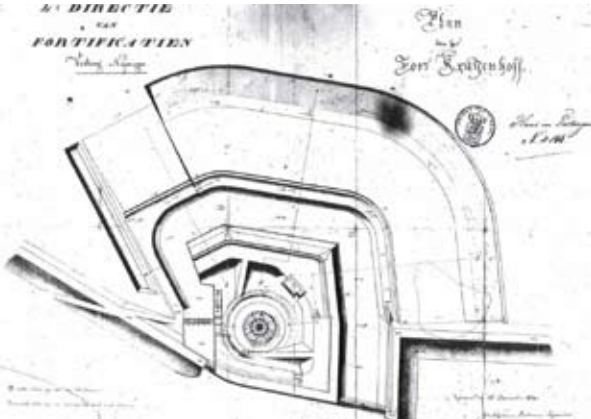
Een stervormig patroon van bastions, ravelijnen en tussengelegen lunetten omringt sindsdien de stad. Militaire regels bepalen dat daarbuiten een vrij schootsveld moet blijven en dat bouwen daar verboden is. Alleen de aanleg van schansen als tweede verdedigingslinie is toegestaan.

vesting en fort

Zoals in meer Nederlandse steden, begint in de loop van de 19de eeuw de omwalling van Nijmegen te knellen. In 1814 wijst Koning Willem I Nijmegen aan als vestingstad, de Kringenwet wordt uitgevaardigd, en daarmee zijn voorlopig alle mogelijkheden tot uitbreiding uitgesloten. De enige niet-militaire ontwikkeling buiten de wallen die halverwege de 19de eeuw wel kan plaatsvinden is het graven van een nieuwe Waalhaven even buiten de Hezelpoort, aangezien dat geen militaire belemmering oplevert. De oude haven binnen de wallen wordt gedempt en levert een bescheiden verlichting van de ruimtenood voor de stad op.

In aanvulling op de ommuring van de stad komt tussen 1817 en 1821 de Sterreschans aan de oostkant van de stad gereed, een aantal decennia later gevolgd door de forten aan de overkant van de Waal bij Lent. In 1824 begint de bouw van fort Krayenhoff dat stroomafwaarts een strategische positie inneemt met zicht op de rivier en de stad. De dijk die Nijmegen met het nieuwe fort verbindt, vergroot het binnendijkse gebied. Maar alweer, omdat daar niet gebouwd mag worden, blijft dit ruraal.

Fort Krayenhoff heeft nooit zijn militaire functie hoeven te vervullen. Nadat het verlaten is door de militairen wordt het nog een tijd in stand gehouden omdat de naamgever baron Krayenhoff er begraven ligt. Als die is herbegraven en de plaquette die aan hem herinnerde naar het plantsoen met zijn naam buiten de Hezelpoort is verplaatst, raakt het fort in verval.



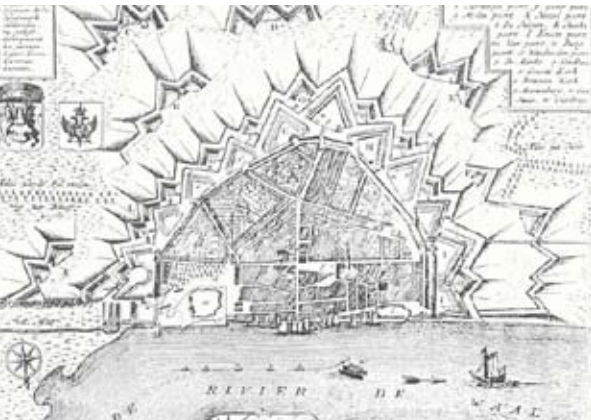
bouwtekening van fort Krayenhoff



zicht op de vestingstad Nijmegen



foto van de oude Hezelpoort als onderdeel van de stadsmuur



plattegrond van Nijmegen



delen van fort Krayenhoff op het terrein van Honig



de muur van fort Krayenhoff aan de Waal



de oude stadsmuur met de Kruittoren



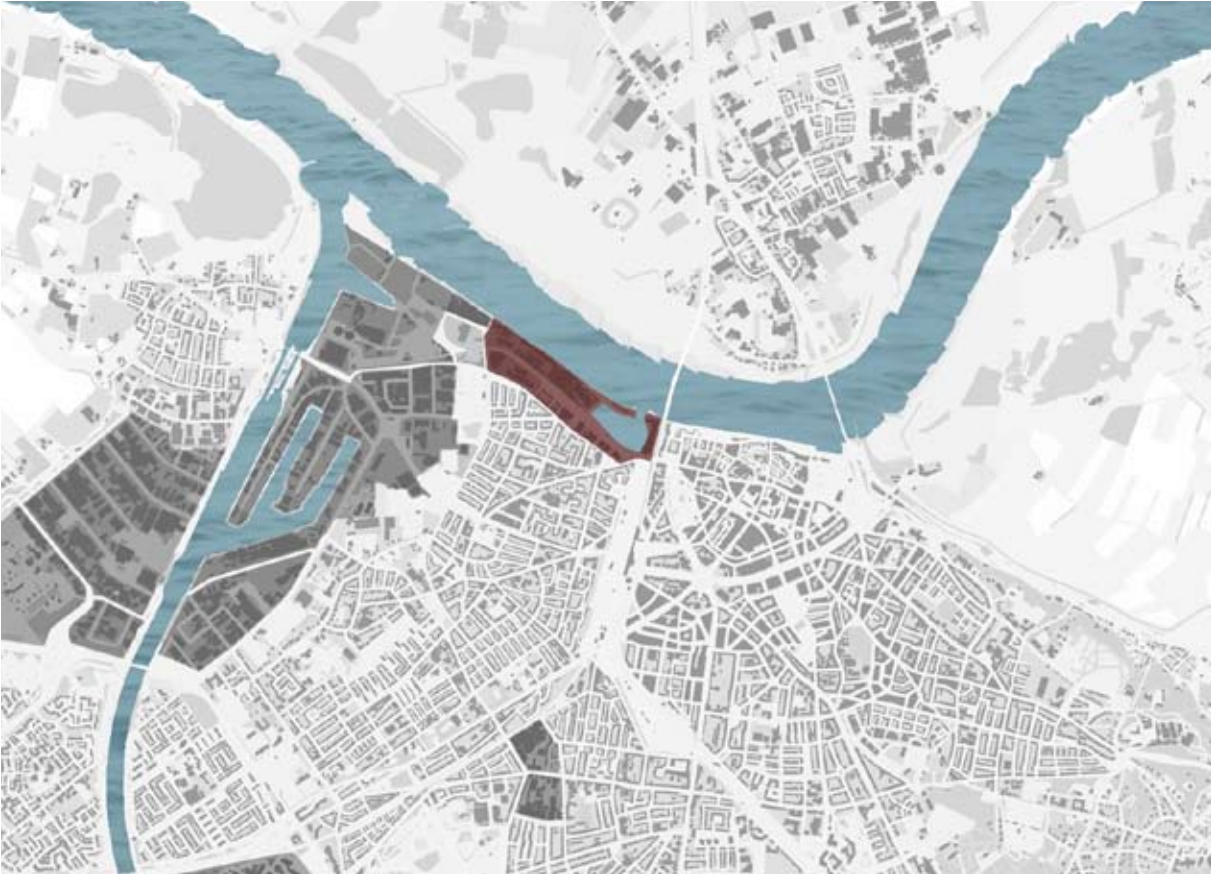
industrie

De industriële revolutie die aan het eind van de 19de eeuw Nederland bereikt, gaat grotendeels aan Nijmegen voorbij. De ruimte die op en buiten de wallen vrijkomt wordt vooral bestemd voor welgestelden die er hun villa’s laten bouwen. De middenklasse vestigt zich tussen de uitvalswegen en in de gordel tussen de singels en de bestaande stad.

begin

Het eerste bedrijfsgebouw dat tot stand komt buiten de binnenstad is het gemeentelijke slachthuis, even ten westen van de nieuwe Waalhaven. Het is een logische plek, want net binnen de Hezelpoort ligt de veemarkt op het plein dat nu naar Joris Ivens is vernoemd. Het abattoir opent zijn deuren in 1900 en verlost daarmee de binnenstad van ‘stuitende taferelen en onwelriekende geuren’, zoals een tijdgenoot schrijft.

Dit is het begin van een industriële ontwikkeling die stroomafwaarts aan de linkeroever van de Waal terecht komt. Dat is ook logisch. De verbinding met de stad is goed en daar ligt al sinds 50 jaar de nieuwe Waalhaven, klaar voor de aan- en afvoer van grondstoffen en produkten.



industrie in het Waalfront

industrie in Nijmegen



ontwikkeling

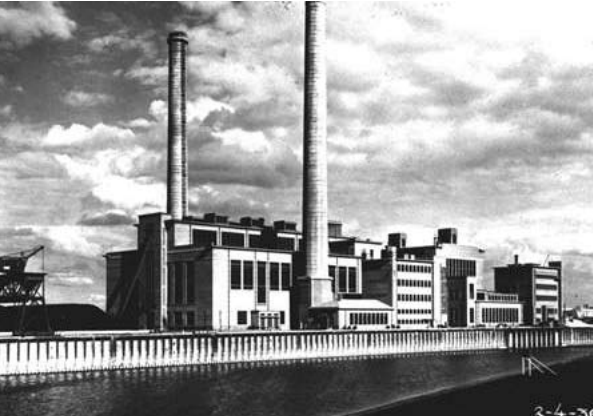
Deze eerste industriële ontwikkeling krijgt een enorme stimulans door het graven van het Maas-Waalkanaal dat in 1927 feestelijk wordt geopend door koningin Wilhelmina. Ten zuiden van het industriegebied, aan de Weurtseweg, worden in 1912 de eerste woningwetwoningen van Nijmegen opgeleverd voor de arbeiders die intussen werkzaam zijn in een stijfselfabriek, een vlasfabriek en een kunstzijdespinnerij. In 1912 nemen de gebroeders Honig uit Koog aan de Zaan de stijfselfabriek van de voormalig concurrent Stam & Co over. Daarmee ontwikkelt de Nijmeegse industrie zich voor het eerst van lokaal naar nationaal door een band aan te gaan met een van de oudste industriegebieden van Nederland, de Zaanstreek. De elektriciteitscentrale die in de jaren 30 op de ontmoeting van Waal en kanaal tot stand komt levert de energie voor al deze bedrijvigheid.

economisch belang

De opzet van Koers West, waar dit masterplan een onderdeel van vormt, is verplaatsing van de bedrijvigheid, die zeker nodig is om Nijmegen de kost te laten verdienen, van het Waalfront naar elders. Bij voorkeur binnen Nijmegen, waar de revitalisering van het industrieterrein NOK nieuwe kansen biedt aan bedrijven die de grenzen van hun groei hebben bereikt. Daarnaast kunnen bedrijven terecht op de industrieterreinen Bijsterhuizen of Winkelsteegh en anders binnen de regio Arnhem-Nijmegen.

toekomst

Het is zaak om ook deze binnenkort historisch geworden laag van industriële ontwikkeling zichtbaar te houden en te maken. In vergelijking met de Romeinen en de resten van fort Krayenhoff is er bij de vastlegging van de geschiedenis van het industriële Waalfront een opgaande lijn vast te stellen. Van de Romeinen resten alleen nog archeologie en geschreven overlevering. Van fort Krayenhoff liggen de bouwtekeningen in het Rijksarchief en zijn ook nog enkele foto’s overgebleven. De industriële ontwikkeling van het Waalfront is meegemaakt door mensen die nu nog leven en daar voor een deel zelfs nog werken en is vastgelegd in de media-aandacht die de afgelopen eeuw opleverde.



het oude fabriekscomplex van Latenstein



zicht over de sheddaken van CP Kelco richting de containeroverslag



fabrieksgebouwen gesitueerd langs het oude dijktracé



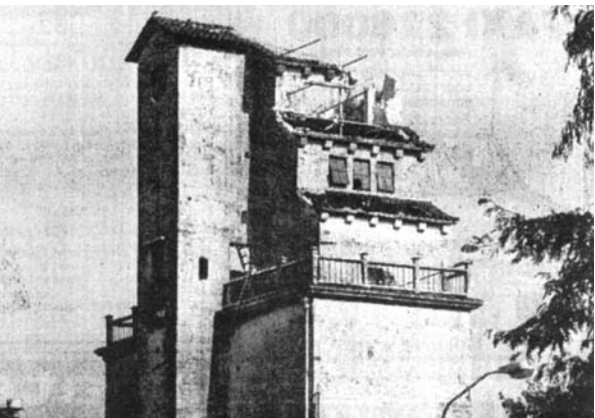
een beeld van de Waalhaven met het slachthuis op de achtergrond



de kraan krijgt een mooie plek op het havenhoofd

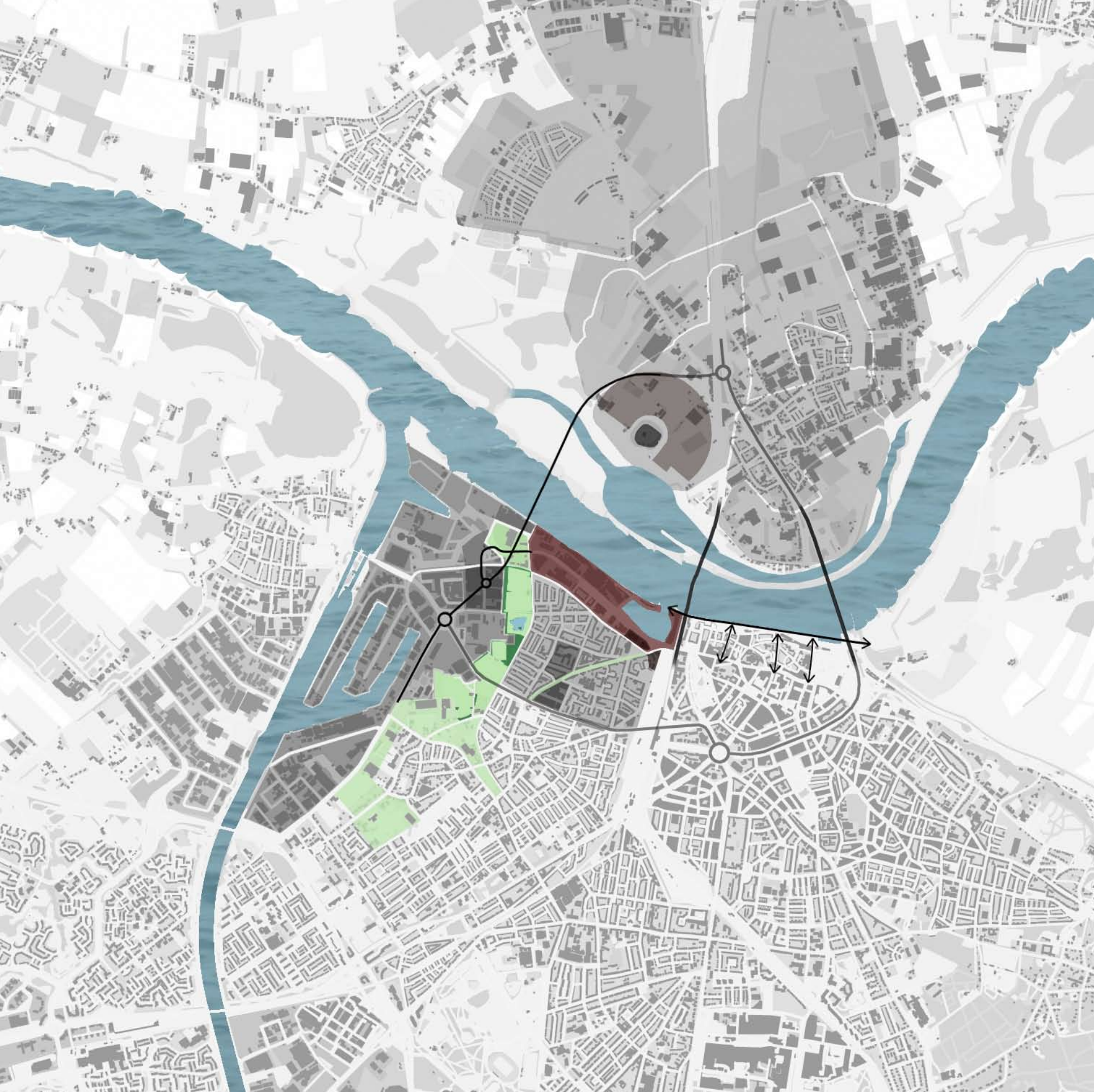


het Vasinggebouw als industrieel monument



oude silo aan de Weurtseweg





### 1.4 context en samenhang

Het Koersdocument Koers West zoals in 2003 door de gemeenteraad vastgesteld, is een belangrijk kader voor de planontwikkeling van het Waalfront. Daarnaast zijn er nog tal van studies en projecten die van invloed zijn geweest bij het opstellen van het masterplan. Door het integreren van deze gegevens in dit plan is een stevig contextueel geheel ontstaan.

#### Nijmegen in de regio

Als onderdeel van de Stadsregio Arnhem-Nijmegen is ook Nijmegen verwickeld in de steeds sterker wordende concurrentiestrijd tussen de Europese regio's. De Nijmeegse koers is er op gericht een sterk profiel te bouwen en te houden op juist die onderscheidende kwaliteiten die er bij de concurrentiestrijd tussen de regio's toe doen; bereikbaarheid, kwaliteit van onze arbeidsmarkt en van onze kennis- en onderwijsinstellingen, groene ruimte, cultureel aanbod, goed wonen en andere good-life voorzieningen. Dat het ruimtelijk beleid op hoge kwaliteit gericht is mag blijken uit de plannen rondom de Waal.

#### herstructureringsopgave

De herstructureringsoperatie waar Nijmegen in het westelijk deel van de stad onder de vlag "Koers West" een begin mee heeft gemaakt, is de grootste die tot nu toe in Nijmegen heeft plaatsgevonden. De operatie beslaat met zijn 250 ha niet alleen ruimtelijk een groot deel van het westelijk stadsdeel, maar de combinatie van 'wonen, werken en bereikbaar zijn' creëert de mogelijkheid om de economische, sociale en maatschappelijke opgaven voor de hele stad waar te maken.

#### ruimtelijke- en maatschappelijke relaties

De noordelijke Waaloever is onderdeel van de Waalsprong en de dijkteruglegging; de zuidelijke Waaloever is onderdeel van Koers West en Waalkade. Door deze omvangrijke gebiedsontwikkeling ondergaat de stedelijke structuur van Nijmegen een grote transformatie. Waar gedurende de 2000 jarige geschiedenis van Nijmegen de Waal de noordelijke stadsgrens vormde, gaat de Waal in toenemende mate door de stad stromen: de stad omarmt de Waal. Ruimtelijk liggen er vanuit Koers West ook heel sterke relaties met wijken en buurten in Nijmegen-West. Wijken waar via de wijkaanpak met tal van maatregelen en initiatieven gewerkt wordt aan de verbetering van de woon- en leefomgeving. De realisering van het Waalfront is daarin van grote betekenis.

#### economische relaties

Het economische beleid in Nijmegen richt zich naast het stimuleren van bestaand en nieuw ondernemerschap vooral op een verdere uitbouw van onze kennis- en zorginstellingen, hierbij moet het vercommercialiseren van kennis prioriteit krijgen. Onder de vlag van Health Valley wordt de samenwerking tussen kennis- en zorginstellingen en het bedrijfsleven gestimuleerd. In dat kader is het 52-degres project op de locatie Winkelsteeg van groot belang. Voor de Nijmeegse en regionale kenniseconomie is dit project en het daaraan gekoppelde Embedded Technology Platform zeer belangrijk.

Binnen deze ruimtelijke, maatschappelijke en economische context moet de realisering van het Waalfront gezien worden als de nog ontbrekende schakel in een keten van initiatieven en maatregelen om Nijmegen de goede perspectieven te bieden voor de toekomst. Door deze economische en ruimtelijke mogelijkheden en kansen zal Nijmegen de komende jaren flink gaan groeien. De bovengeschetste ontwikkelingen maken duidelijk dat investeringen in een hoogwaardige woon-, werk- en leefomgeving, belangrijke randvoorwaarden zijn, om economische investeringen te faciliteren. De realisering van het Waalfront is zo'n investering.

### het planologische kader

#### Waalfront in Nota Ruimte

Deze nota is vastgesteld door de Tweede Kamer in 2005. Voor Nijmegen worden belangrijke ruimtelijke kwaliteiten gesignaleerd als stad aan het water. De 'stad aan de Waal' is typisch voor Nederland in de Europese Delta. De kansen voor stedelijk gebruik aan het water en waterfront kunnen nog verder worden versterkt.

#### Waalfront in Streekplan

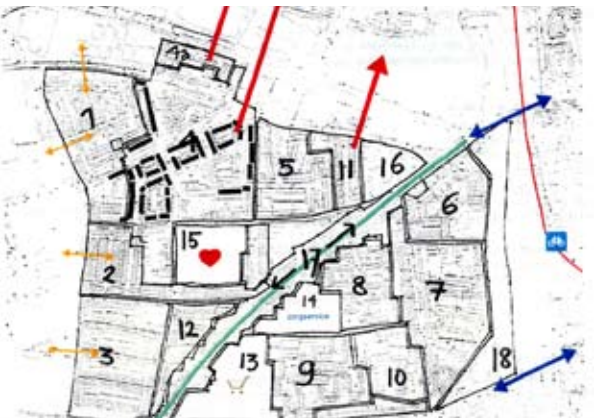
Het streekplan is vastgesteld door Provinciale Staten in 2005. Een kwalitatief hoogwaardig stedelijk gebied aan één van de grote rivieren die door Gelderland stromen. Samen met Arnhem ziet de provincie Nijmegen als poortwachter van het rivierengebied.

#### Waalfront in Ontwerp Regionaal Plan Arnhem Nijmegen 2005

Het Waalfront wordt samen met de Waalkade gezien als gebied met intensief stedelijk gebruik aan het water. Ook zijn er culturele broedplaatsen en toeristische potenties aanwezig die het Regionaal Plan ondersteunen. Vanuit de woningbouwafspraken gaat een aanzienlijk deel van de beoogde bebouwing in het Waalfront plaatsvinden.



geplande Waalpanoramatoren op de Hezelpoortgarage



wijkvisie Waterkwartier



kaart uit het Koersdocument Koers West



impressie aanpak Waalkade ter plekke van de spoorbrug



### Waalfront in Kansenboek

Het Kansenboek is vastgesteld door de gemeenteraad in 2003 en in 2005 geactualiseerd. Het Waalfront komt aan bod bij ‘Stad aan de Stroom’. Nijmegen gaat haar verloochende relatie met de rivier herstellen. Op sommige plaatsen is de waterkant dichtgegroeid met bedrijven en is de rivier nauwelijks te vinden.

Samen met het ontwikkelen van de VINEX-locatie Waalsprong kan het Waalfront van de Waal weer een stroom door de stad maken. Het stedelijk waterfront aan de zuidkant van de Waal dient een stedelijke wand te vormen tegenover de Waalsprong aan de Betuwse zijde. Het Waalfront dient van monofunctioneel gebied te veranderen in een gebied met verschillende functies, waaronder wonen, werken, toerisme, cultuur, groen e.d. Dit alles op loopafstand van het centrum van Nijmegen. Verder gaat het om veel recreatief openbaar gebied, een duidelijke relatie met Park West, vernieuwing van de verkeersstructuur, recreatieve fietsroutes en een tweede stadsbrug.

### Koersdocument Koers West

Koers West is de gemeentelijke visie op de ontwikkeling van Nijmegen-West en formuleert maatregelen op het gebied van wonen, werken en bereikbaarheid die de stad opnieuw in balans moeten brengen. Koers West heeft drie pijlers: het Waalfront (wonen en werken), de nieuwe Stadsbrug en de revitalisering van het bedrijventerrein Noord- & Oostkanaalhaven, NOK. De drie pijlers staan niet op zichzelf, maar grijpen in elkaar. De knelpunten en kansen die dat oplevert zijn in het Koersdocument uitgewerkt in zeven thema’s: cultuurhistorie en archeologie, milieu, verkeer, wonen, werken, sociaal-maatschappelijke voorzieningen en ruimtelijke kwaliteit. Daarbij is steeds de huidige situatie en het toekomstperspectief in beeld gebracht. Zo blijft de samenhang tussen de drie plandelen gewaarborgd en wordt de kwaliteit zeker gesteld.

### Milieu-effectrapportage

Tegelijk met de start van het masterplan is het traject voor het opstellen van een vrijwillige Milieu-effectrapportage (MER) gestart. Dit maakt het mogelijk om de gevolgen voor het milieu van verschillende ontwerpvarianten al tijdens het proces te onderkennen en niet pas achteraf. Dit helpt bij het maken van keuzes uit die varianten of het maken van slimme combinaties daarvan.

## ontwikkelingen in de omgeving

### Nijmegen omarmt de Waal

De studie ‘Ruimte voor de rivier’ voorziet in een afsnijding door de uiterwaarden bij Lent om de doorstroming van de Waal bij hoge waterstanden

te bevorderen. ‘Nijmegen omarmt de rivier’ plaatst dit waterstaatkundige voornemen in de stedelijke context van andere ontwikkelingen die gaande zijn. In juni 2005 is er een werkbijeenkomst met de vier Rijksadviseurs over dit ruimtelijke concept. Het masterplan Waalfront past binnen deze gedachte om de rivier niet längs, maar dóór de stad te laten stromen.

### de Stadsbrug

Eind 2004 stellen Provinciale Staten van Gelderland en de gemeenteraden van Arnhem en Nijmegen een koopelnotitie vast waarin een aanpak van de verkeersproblematiek in de regio wordt beschreven. De voornaamste maatregelen zijn een verbreding van de A50 die in 2010 klaar moet zijn en de bouw van een nieuwe stadsbrug over de Waal die in 2011 in gebruik genomen wordt. In december 2005 legt de Nijmeegse gemeenteraad het tracé van de brug vast. Vanaf begin 2006 werkt de gemeente aan een bestemmingsplan om de bouw mogelijk te maken. Dit masterplan geeft aan hoe het Waalfront ruimtelijk verbonden kan worden met de nieuwe brug.

### bedrijventerrein NOK

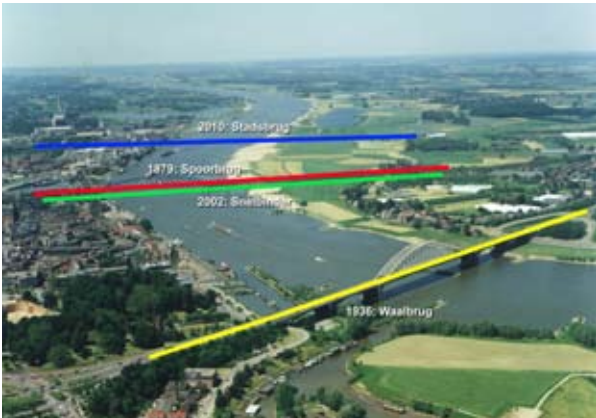
In februari 2003 heeft de gemeenteraad het Masterplan Revitalisering Noord- en Oostkanaalhavens goedgekeurd. Het plan stimuleert het creëren van een schoner, vitaler en beter functionerend bedrijventerrein. De noodzakelijke aanpassingen ten gevolge van de aanleg van de Stadsbrug worden zo goed mogelijk ingepast en watergebonden bedrijvigheid aan de havens gestimuleerd. In september 2004 sluit de gemeente een convenant met de Ondernemersvereniging Noord- en Oostkanaalhaven (ONOK). Daarmee leggen partijen vast dat ze beide een verantwoordelijkheid nemen voor de verbetering van het bedrijventerrein.

### Park West

Park West vormt sinds begin jaren ‘90 een groene zone tussen het industrieterrein NOK en de woonbuurten ten oosten daarvan. Bestaande sportterreinen worden daarbij opgenomen in een aaneengesloten groene zone die van de woonbuurt Wolfskuil en de oude dorpskern van Hees met het Park Hees doorloopt tot aan de Waal.

### de Waalsprong

De bouw van deze Vinex-locatie op de noordoever van de Waal is een belangrijke bijdrage aan het in balans brengen van de stad. Als na 2015 de 11.000 daar geplande woningen gerealiseerd zijn, is Nijmegen definitief een stad aan beide kanten van de rivier geworden. Niet langer is er dan sprake van een ‘overkant’, alleen maar van een linker- en een rechteroever. Door de inspiratie van het Betuwse



de bruggen van Nijmegen



herstructurering Waalkade



Nijmegen omarmt de Waal, impressie met hoog water



Citadel, centrum van de Waalsprong

landschap ontstaat hier een heel eigen stedelijk gebied.

### de Citadel

Het centrum van de Waalsprong komt te liggen rond het voormalig fort Beneden Lent. Het fort is een rijksmonument en speelt een centrale rol in het stedenbouwkundig ontwerp. Het plan voor de Citadel legt de basis voor de bouw van 2.600 woningen, winkels, een marktplein, horeca, kantoren en maatschappelijke voorzieningen. Het centrumgebied wordt tot dijkniveau opgehoogd waardoor een weids uitzicht ontstaat op de Waal en het aan de overkant gelegen Waalfront. De aanwezigheid van fort Krayenhoff in het Waalfront kan de historische context aan beide zijden van de rivier versterken.

### wijkvisie Waterkwartier

De gemeenteraad heeft in 2005 deze wijkvisie vastgesteld als houvast voor de toekomst tot 2015. Daarmee is dit de basis voor het maken van plannen voor de bestaande wijk Waterkwartier/De Biezen in de komende jaren. De titel maakt duidelijk dat de bewoners een belangrijke stem in deze ontwikkelingen hebben. De wijk blijft zelf aan het roer en stuurt bij als dat nodig is. In het uitvoeringsprogramma staat aangegeven welke projecten en maatregelen de gemeente in de komende jaren gaat realiseren. De wijkvisie vraagt aandacht voor versterking van het hart van het gebied, een concentratie van voorzieningen, een ruimtelijke oriëntatie op Park West en een hechte verbinding met het Waalfront. Het masterplan Waalfront laat zien hoe deze verbinding op een zorgvuldige manier tot stand gebracht kan worden.

### visie Waalkade

Het Waterschap Rivierenland gaat binnenkort de waterkering verbeteren. De bestaande maatregelen aan de Waalkade voldoen niet meer aan de huidige, hogere veiligheidsnorm. Aansluitend op deze waterstaatkundige werkzaamheden heeft de gemeente een eigen Visie Waalkade ontwikkeld om recreatie, toerisme en daarbij passende bedrijvigheid te bevorderen. Het plan voorziet in een doorlopende lage kade die een goede aanzet vormt voor een oeverpad langs het Waalfront. De onderdoorgang bij de spoorbrug krijgt een grotere ruimtelijke kwaliteit. De ontwikkelingen die dit masterplan voorziet, liggen in het verlengde daarvan.

### de Waalhaeve

De Waalhaeve is een nieuwbouwproject dat in 2006 zijn voltooiing bereikt. Het complex bestaat uit 163 eengezinswoningen en appartementen met aan de kant van de Weurtseweg op de begane grond commerciële ruimten die zijn bestemd voor bedrijven die zich richten op dienstverlening zoals

medische zorg. Het gebouw heeft de vorm gekregen van een compact stedelijk blok met een grote variatie in hoogte. De hoogste massa bestaat uit een toren van 14 verdiepingen op een onderbouw aan de kant van de binnenstad. De afgeronde vorm maakt dit volume tot het boegbeeld van het blok. Meer naar het westen verrijzen twee vrijwel identieke volumes vanuit de onderbouw aan de Waalhaven. Hoewel geen onderdeel van het Waalfrontgebied, vormt de Waalhaeve wel een opmaat voor de ontwikkelingen die het masterplan voorziet.

### woningbouw in het Krayenhoffpark

Voor de herontwikkeling van het Krayenhoffpark (plangebied Weurtseweg, Voorstadslaan, Biezenstraat en Brongeeftstraat) zijn bij de gemeente een tweetal plannen ingediend: één door een projectontwikkelaar en één door een bewonersgroep. Na twee bewonersavonden heeft de gemeente een aantal aanvullende ontwerpvoorstellen gedaan. Het College van B&W heeft een voorstel aan de raadscommissie Stadsontwikkeling voorgelegd. Belangrijkste elementen uit het door de raadscommissie gekozen ontwerpvoorstel zijn: behoud van de Witte Fabriek, een voormalige boterfabriek, ten behoeve van woningen; uitbreiding van het groen en tot slot het realiseren van ruim twintig laagbouwoningen. De gemeenteraad heeft bij de vaststelling van de grondexploitatie van het Waalfront besloten dat het Krayenhoffpark onderdeel uitmaakt van het Waalfront. Daarmee is er groen licht voor de uitvoering conform het stedenbouwkundig plan, zoals dat op deze pagina is afgebeeld.

### Hezelpoortgarage en Waalpanorama

In november 2004 zijn de voorlopige plannen gelanceert om op de kop van de spoorzone, naast de Hezelpoort, een woontoren te realiseren in combinatie met een parkeergarage voor de binnenstad. De gemeenteraad heeft een bestemmingsplan vastgesteld dat de bouw van een woontoren van 120 meter hoog mogelijk moet maken. In de lagere bebouwing van maximaal 16 en 18 meter komen woningen en bedrijfsruimtes. In de bovenste verdiepingen van de toren is horeca mogelijk voor een café-restaurant met uitzicht op het rivierenlandschap. Het masterplan Waalfront houdt in zijn bebouwingsvoorstellen rekening met deze bouwvoornemens. De publieke parkeervoorziening zal een belangrijke betekenis hebben voor de ontwikkeling van de omgeving van de Waalhaven.



impressie plan parkeergarage Hezelpoort met Waalpanorama



het Waalhaevecomplex



visie Waterkwartier



woningbouw Krayenhoffpark





## 2. doel en wensbeeld

### 2.1 doel en wensbeeld

29

#### **doel en wensbeeld**

De oudste stad van Nederland ligt aan een strategische bocht in de indrukwekkendste rivier van Nederland. Het Waalfront is daarmee uniek voor Nijmegen als te ontwikkelen locatie aan de Waal, waarbij de kracht van het stromende water van nabij te beleven is.





## 2. doel en wensbeeld

**Het Waalfront wordt een leefgebied. Wonen, werken, leren en recreëren zijn in stedelijke diversiteit met elkaar verbonden. Het gebied en de omringende stad vullen elkaar aan, verrijken elkaar.**

Zo laat zich het hoofddoel van het voorliggende masterplan omschrijven. De nadere uitwerking van deze doelen volgt een aantal thema's, die zijn genoemd in het Koersdocument Koers West:

### ruimtelijke kwaliteit

*De ruimtelijke kwaliteit van Nijmegen-West is op dit moment niet in balans. Dat ligt niet zozeer aan het woongebied zelf, maar aan de moeilijk toegankelijke 'lijst' eromheen. Door Koers West wordt deze lijst doorbroken: in het noorden krijgen de bewoners toegang tot het water en in het westen worden de wijken omzoomd door Park West.*

Dit betekent dat de Waal en de Waalhaven voor de mensen die wonen en werken in het gebied, waaronder de bewoners van Waterkwartier en De Biezen beleefbaar worden.

### wonen

*Het Waalfront biedt de unieke mogelijkheid om te wonen aan of bij het stromende water. Er komen dus woningen, maar er is ook plaats voor andere functies, zoals winkels, horeca, recreatie-, cultuur- of zorgfuncties. Ook combinaties van wonen en werken aan huis zijn gewenst. Uitgangspunten zijn kwaliteit en duurzaamheid.*

Tijdens het ontwerpproces voor dit masterplan kreeg dit wensbeeld een duidelijke vorm: het Waalfront is groot genoeg om plaats te bieden aan een verscheidenheid van stedelijke woonmilieus en sferen in duidelijk van elkaar te onderscheiden deelgebieden. Het contact met de Waal beperkt zich daarbij niet tot de gebouwen direct aan de rivier, maar is in ieder deelgebied en ook in het aangrenzende Waterkwartier belangrijk. Het Koersdocument Koers West gaat uit van 2.000 woningen en 60.000 m² overige functies. In dit masterplan wordt dit verder uitgewerkt.

### sociaal-maatschappelijke voorzieningen

*Uitgangspunt is dat voorzieningen niet alleen voor de bewoners van het Waalfront zijn, maar ook voor de omliggende wijken. Omgekeerd zullen bewoners van het Waalfront gebruik maken van voorzieningen in het Waterkwartier en De Biezen. In de wijkvisie van het Waterkwartier en De Biezen zijn de wensen over ontwikkelingen in de aanliggende wijk beschreven, in samenhang met het Waalfront. Huidige ontwikkelingen in het*

Waterkwartier en De Biezen lopen vooruit op de realisatie van het Waalfront. Andere voorzieningen, die daar ontbreken, krijgen een plek in de nieuwe wijk. Het Waalfront vormt daarmee een onderdeel van de wijk Waterkwartier / De Biezen.

### werken

*Het karakter van Nijmegen-West is van oudsher bepaald door werken. De afgelopen decennia zijn de bedrijven die het dichtst bij de woonwijken De Biezen en het Waterkwartier lagen, gesaneerd en vervangen door nieuwe functies. Het aaneengesloten gebied vanaf de Waalhaven (langs de Waal tot aan het Maas-Waalkanaal) is steeds meer een compact industrieterrein geworden.*

Door de realisatie van dit masterplan zullen huidige bedrijven uit het gebied verdwijnen. Het streven is deze werkgelegenheid voor de stad en de regio te behouden. Daarnaast wordt er nieuwe werkgelegenheid toegevoegd, met name in de overige functies en door werken aan huis. De Waalhaven blijft, mede door het behoud van haar betekenis voor de binnenvaart, een levendig element.

### verkeer en milieu

*De verkeersstructuur van Nijmegen is sterk gericht op de Waalbrug en op het Keizer Karelplein. Dit leidt bij toenemende omvang van de stad en van het verkeer tot problemen.*

De nieuwe Stadsbrug is één van de maatregelen om de bereikbaarheid van de stad te vergroten. Deze brug is een uitgangspunt voor het masterplan Waalfront. Het vrachtverkeer naar het industriegebied aan het Maas-Waalkanaal hoeft niet meer door het woongebied. Het overblijvende verkeer tussen de stadsbrug en de Hezelpoort krijgt in het Waalfront een route. Deze route vormt zich naar de plekken die hij doorkruist en houdt rekening met de leefbaarheid. Een nieuwe parkeergarage zal ervoor zorgen dat de Hezelpoort een aantrekkelijke toegang tot het stadscentrum blijft.

Het milieu speelt een belangrijke rol. Zo zijn onderzoeken naar bijvoorbeeld geluid- en luchtkwaliteit van belang geweest bij het opstellen van dit masterplan. Een wensbeeld, dat tijdens het planproces duidelijk naar voren kwam, was het voortzetten van Park West in het Waalfront.

### cultuurhistorie

*Nijmegen is de oudste stad van Nederland. Dit speelt ook een belangrijke rol in de ontwikkeling van Koers West.*

Bij nadere beschouwing blijkt dat het terrein van het Waalfront voor een groot deel samenvalt met de grootste Romeinse stad die het gebied van het huidige Nederland ooit heeft gekend. Dit is een

gegeven dat bijzondere aandacht vergt en inspiratie biedt. De locatie van dit masterplan speelde een belangrijke rol in de geschiedenis van Nijmegen als vestingstad met een groot fort. Daarnaast is meer dan een eeuw industriële ontwikkeling van Nijmegen is in het Waalfront afleesbaar.

De in de loop van de tijd ontstane, verschillende tracés van de rivier en van de dijk, zijn de onderleggers van het landschap. Een belangrijk doel van dit plan is in te gaan op en op verschillende manieren gebruik te maken van de rijke cultuurhistorische gelaagdheid en zo tot een uniek stuk stad te komen.

### open planproces

Koers West was voor een belangrijk deel gebaseerd op een uitvoerige inventarisatie van wensen, doelen en ideeën van bewoners en geïnteresseerden. In vervolg hierop is het streven van dit masterplan er op gericht in een uitwisseling met de bevolking, met belanghebbenden, met belangstellenden en hun vertegenwoordigers een breed gedragen plan te ontwikkelen. Een plan, dat richting geeft aan de verdere uitwerking. Met voldoende flexibiliteit om ook het verdere proces tot aan de realisatie in een open dialoog vorm te geven.





## 3. het proces

|     |                          |    |
|-----|--------------------------|----|
| 3.1 | voortraject              | 33 |
| 3.2 | ontwerpproces masterplan | 35 |
| 3.3 | communicatietraject      | 36 |

### het proces

Het masterplan Waalfront past binnen de kaders van het Koersdocument Koers West dat de Nijmeegse gemeenteraad in oktober 2003 vaststelde om richting te geven aan de ontwikkeling van het westelijk deel van de stad. Vanaf het begin is er nauw samengewerkt met bewoners, betrokkenen en belanghebbenden om een zo breed mogelijk draagvlak te creëren voor deze ingewikkelde en langdurige operatie. Vanaf begin 2005 is ook Rabo Vastgoed bij dit proces betrokken als gebiedsontwikkelaar.

Het concept-masterplan heeft in het najaar van 2006 een uitgebreide inspraakronde doorlopen. Naar aanleiding van de inspraak zijn er in dit voor u liggende masterplan enkele wijzigingen ten opzichte van het concept aangebracht. In februari 2007 heeft het masterplan als onderdeel van Koers West van de gemeenteraad ingestemd met de uitvoering.





### 3.1 voortraject

**Het proces dat ten grondslag ligt aan dit masterplan speelt al een lange tijd. Voordat het College en de Raad dit masterplan heeft vastgesteld, zijn een aantal andere trajecten uitgezet. Het betrekken van omwonenden bij het proces en de betekenis van cultuurhistorie voor de opgave hebben hierbij een belangrijke rol gespeeld.**

#### Nijmegen denkt mee Waalfront ideeënboekje – een doorkijk naar de toekomst

Het ideeënboekje doet verslag van de twee publieksbijeenkomsten in december 2002 en april 2003 en het werkbezoek aan Amsterdam en Zaandam naar projecten die vergelijkbaar zijn met het Waalfront. Alle suggesties, ideeën en wensen die bij de drie gelegenheden naar voren werden gebracht zijn gebundeld als aanzet voor de ontwikkeling van het masterplan. De ontwerpers hebben daar het afgelopen jaar dankbaar gebruik van gemaakt.

#### Koers West Cultuurhistorie in zicht!

In april 2005 verschijnt, eveneens in het kader van de Regeling Belvedere, een verkennende ontwerpstudie van een team deskundigen met een ruimtelijke en cultuurhistorische verkenning van het Waalfront. Drie scenario's zijn het resultaat: de toepassing van een autonoom grid, het hergebruik van industriële gebouwen en de inspiratie van de Romeinse stad. Daarmee wijst deze verkenning de weg van het Cultuurhistorisch Profiel naar het masterplan.

Het Belvedereproject heeft een belangrijke rol gespeeld in de aanvangsfase van het ontwerpproces. Het Cultuurhistorisch Profiel verschaft de ontwerpers van het masterplan inzicht in de historische context van het Waalfront. De meeste plannen, publicaties en projecten die hier genoemd worden, definiëren de ruimtelijke context van het Waalfront. Om daar samenhang in te ontdekken of in aan te brengen, blijkt de historische context houvast te bieden. Hoofdstuk drie komt daar inhoudelijk op terug.

#### intentieovereenkomst

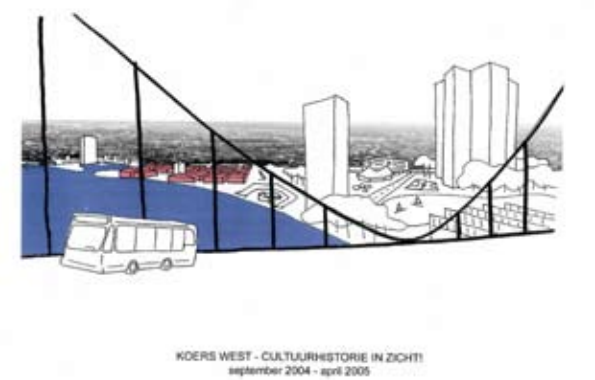
Het raadsbesluit van 2003 over het Koersdocument Koers West maakt het mogelijk om de medewerking van externe marktpartijen in te schakelen. In maart 2005 sluit de gemeente een intentieovereenkomst met Rabo Vastgoed BV om samen het Waalfront te gaan ontwikkelen. De overeenkomst maakt een publiek-private samenwerking mogelijk, die als vliegwiel moet dienen voor een evenwichtige stedelijke ontwikkeling.

#### keuze ontwerpteam

Ten overstaan van de gemeente Nijmegen en Rabo Vastgoed geeft in twee selectieronden LODEWIJK BALJON landschapsarchitecten zijn visie op de opgave. Tijdens dit proces kiest Lodewijk Baljon Liesbeth van der Pol van Atelier Zeinstra van der Pol om als architect mee te werken. Samen vormen zij het ontwerpteam. Zomer 2005 krijgen zij opdracht om het masterplan voor het Waalfront op te stellen.



onder de vleugels van Koers West



Koers West Cultuurhistorie in zicht!



het ontwerpteam: Baljon landschapsarchitecten en Atelier Zeinstra van der Pol



het Waalfront ideeënboekje





de landschapsarchitect

Om binnen een half jaar van startdocument tot masterplan te komen lukt alleen als het ontwerpproces voor een groot deel in de buurt zelf plaats vindt. Lodewijk Baljon: “We vonden het belangrijk om niet met alle adviseurs in het gemeentehuis weg te kruipen, maar om in het gebied zelf te zitten. Op die manier wordt het minder abstract, gaat het veel meer leven. Wil je bijvoorbeeld een plaats in het gebied aanduiden, dan wijs je niet naar een plattegrond, maar naar de echte plek. Spreek je over de geur van een bedrijf, dan is het niet slechts een verhaal, maar ervaar je het ook daadwerkelijk. Ontwerpen is mensenwerk en de mens wordt aangestuurd door gevoel. Het op locatie werken is niet allesbepalend, maar helpt zeker wel.”

de architect

De andere meerwaarde zit ‘m in het directe contact met omwonenden en andere belangstellenden. Liesbeth van der Pol: “Het was leuk om te zien dat er zoveel mensen vanuit heel Nijmegen op af kwamen. Je merkt dat zo’n werkplaats veel toegankelijker is dan het stadhuis. En met de inbreng van bezoekers zijn we heel blij. Ons enthousiasme voor het plan danken we mede daaraan. Je praat er toch op een heel andere manier over. In een vroeg stadium van het planproces, wanneer je nog lang niet alle antwoorden hebt en eigenlijk nog heel kwetsbaar bent, inventariseer je meningen en wensen. Je wordt beïnvloed door de vele verhalen, anekdotes en foto’s van omwonenden. Je hoort zo veel meer en leert het gebied echt kennen. We zijn na heel veel luisteren pas gaan tekenen. Het is daardoor een ander plan geworden. Was de planopzet eerder vrij homogeen, nu is het een ‘patchwork’ van veel verschillende sferen. Deze aanpak heeft zeker bijgedragen aan de kwaliteit van, en de waardering voor het plan.”

### 3.2 ontwerpproces masterplan

**Ontwerpen begint met goed kijken naar wat een gebied te bieden heeft en het inventariseren van wensen. Op basis daarvan wordt een visie ontwikkeld. Door deze visie in beeld te brengen ontstaat een plan dat de instemming heeft van zoveel mogelijk betrokkenen. Dat klinkt natuurlijk eenvoudiger dan het in werkelijkheid gaat. Toch moet het eindresultaat een alledaagse vanzelfsprekendheid uitstralen. Zó moest het worden. Het kon wel anders, maar niet beter. Dan is het goed.**

**startdocument**

Om een begin te maken met het proces dat tot dit resultaat moet leiden is het goed om alle relevante informatie over het gebied en de opgave te verzamelen in één document, het startdocument. Op deze manier kan iedereen die bij het proces betrokken is, verifiëren of de uitgangspunten kloppen en compleet zijn. Het startdocument dat in oktober 2005 verschijnt vormt de basis voor de werkzaamheden van Lodewijk Baljon Landschapsarchitecten en Atelier ZeinstravanderPol aan het masterplan voor het Waalfront. Het document maakt inzichtelijk over welke gegevens de ontwerpers bij de aanvang van het proces beschikten en hoe zij zijn geïnterpreteerd. In de eerste maanden functioneert het als een zogenaamd dynamisch document: in de loop van het proces komt meer informatie naar boven en worden de analyses scherper. Naarmate het ontwerp vordert en inzichten rijpen, ontstaat er behoefte aan nog meer en specifiekere informatie, worden inzichten bijgesteld en kunnen andere conclusies aan de analyses worden verbonden. Compleetheit is niet het doel, wel de overzichtelijkheid van de geordende en gebundelde informatie. Analyses van het plangebied en verkenning van de opgave vinden onder andere plaats aan de hand van massastudies. Een aantal vergelijkbare projecten uit binnen- en buitenland inspireren als referentie. Wat achteraf opvalt is dat het Waalfront in deze fase nog als één ongedifferentieerd gebied wordt gezien dat in zijn geheel op andere steden kan worden geprojecteerd, of waar verschillende stadsplattegronden op kunnen worden uitgetoetst die het hele gebied bestrijken.

**conceptontwikkeling**

Stap voor stap leiden deze uitgangspunten tot verschillende ontwerpconcepten. In interne ontwerpessies ontwikkelen de ontwerpers, discussiërend en schetsend om de tafel, concepten voor het plangebied. Uiteindelijk ontstaan er zes verschillende concepten. Concepten die soms heel ver uitgedacht waren vanuit de verschillende cultuurhistorische lagen en het landschap, maar ook

concepten die ontstaan uit een rigide keuze voor het plangebied. Bijvoorbeeld: de Waalhaven moet groter, of de oude Romeinse stad is het belangrijkste. Al snel blijkt dat de concepten wel zinnig met elkaar vergeleken kunnen worden, maar dat een keuze voor één er van aan de hand van een lijst met criteria niet werkt. Daarvoor is het plangebied te groot en de gestelde opgave te complex.

**gereederschapskist**

In november 2005 komen de ontwerpers met een document dat de praktische titel ‘gereederschapskist’ draagt. Hier is die historische inspiratie in verwerkt. Aan de hand van thema’s worden de concepten geanalyseerd en mogelijkheden uiteengezet. Deze thema’s zijn gebaseerd op kenmerken die te maken hebben met het uitzicht op het water, de haven, de in het landschap liggende dijken, de zichtbaar aanwezige industriegebouwen of de onzichtbare cultuurhistorische resten van de Romeinse nederzetting en het fort Krayenhoff. In de gereederschapskist worden vragen gesteld als:

- Er is al veel verdwenen van het industriële verleden dat het Waalfront de afgelopen eeuw heeft bepaald. Wat moet er van hetgeen nog over is behouden blijven bij de ontwikkeling tot woon-werkgebied?
- De dijk heeft aan deze kant van de rivier al vaak op een andere plek gelegen en dat is zichtbaar in het landschap. In hoeverre vormt dat een aanleiding voor de inrichting van het gebied?
- Van de vestingbouw rond Nijmegen is het fort Krayenhoff een opmerkelijk restant, waarvan nu alleen nog de muur aan de oever van de Waal zichtbaar is. Wat kan daarvan verder opgegraven worden om een nieuwe betekenis aan het Waalfront te geven?
- De archeologische resten van de Romeinse nederzetting Ulpia Noviomagus Batavorum liggen binnen het plangebied. Dat stelt voorwaarden aan de manier waarop daar gebouwd kan worden. Welke inspiratie kan dat daarnaast opleveren?
- Welke functie vervult de Waalhaven in het plan? En dan is er het verkeer dat het Waalfront met de rest van de stad verbindt en zijn weg in het plan moet kunnen vinden. Wat is de invloed van de nieuwe Stadsbrug? Welke verkeersbewegingen levert de nieuwe parkeergarage bij de Hezelpoort op? Het verleden is geen houvast bij het beantwoorden van deze laatste lastige vragen. Door deze vragen voor te leggen aan alle betrokkenen worden zij op een creatieve manier betrokken bij het proces. Goed luisteren naar de antwoorden en die verwerken in het ontwerp staat er borg voor dat het resultaat door zoveel mogelijk Nijmegenaren herkend en gedragen zal worden.

**basismodel**

In de laatste drie maanden van 2005 is het hard

werken om begin 2006 een eerste ontwerp voor het Waalfront te kunnen presenteren. Uitgangspunt is een grote maquette van de bestaande situatie die in de architectenwerkplaats aan de Weurtseweg staat opgesteld. Uit de discussies die de ‘gereederschapskist’ oplevert ontstaat in de maquette een model dat is gebaseerd op de landschappelijke kenmerken van het plangebied en de historische lagen die daarbij een rol spelen. Die ondergrond levert niet alleen structuren, lijnen en een logische onderverdeling in deelgebieden op, maar ook voor iedere plek een voorstel tot specifieke aanpak. Alle voorgaande analyses, wensen, visies en concepten leiden tot één geheel: het basismodel. Het basismodel biedt een duidelijk raamwerk dat zijn oorsprong heeft in de landschappelijke kenmerken van het plangebied en de cultuurhistorie die er aan ten grondslag ligt. Vanuit dit raamwerk ontstaan als vanzelf de deelgebieden die het plangebied niet alleen opdelen en daarmee de flexibiliteit verlenen die een langlopende ontwikkeling als deze nodig heeft, maar het ook een grote diversiteit in beeld en karakter geven.

**concept masterplan**

Het basismodel is verder uitgewerkt tot het concept masterplan, dat na inspraak is vertaald in het definitieve masterplan, zoals dat nu voor u ligt. De uitgangspunten zijn vrijwel ongewijzigd, maar de deelgebieden zijn verder uitgewerkt. Na veel gekneed en geschets past het programma en is het een uitdagend en uniek plan te worden. Een plan waar veel verschillende sferen en woonmilieus worden aangeboden en waar om die reden veel verschillende mensen een plek kunnen vinden. De plek die het Waalfront in Nijmegen zal innemen, zal de stad verrijken op een manier die het silhouet van Nijmegen recht aandoet. Een plan dat inspeelt op de landschappelijke kwaliteiten en eigenaardigheden en dat op een speelse en eigenwijze manier omgaat met de cultuurhistorie. Maar ook een plan dat zich leent voor verdere uitdieping en dat kan inspelen op de ontwikkelingen van de jaren die nog komen gaan.

**masterplan**

Ten opzichte van het concept-masterplan zijn een aantal wijzigingen doorgevoerd. De dijk tussen het wooncomplex de Waalhaeve behoudt dezelfde hoogte maar zal een groene afwerking krijgen, waarover de langzaam verkeersverbinding zal lopen. De bebouwing op de handelskade zal langs het spoor grotendeels niet hoger worden dan 6 of 8 lagen. Uitzichten op de stad en het landschap achter de bebouwing zullen mogelijk blijven vanaf de dijk en vanuit het wooncomplex. De bebouwing blijft stedenlijk, maar minder massaal dan in het concept-masterplan is voorgesteld. Keuzes die te maken hebben met het handhaven van de bestaande woonbebouwing in het gebied zijn nog niet gemaakt.



### 3.3 het communicatietraject

**Vanaf het prille begin is er sprake van een open planproces waarin stap voor stap toegewerkt is naar een plan dat gedragen wordt door de Nijmegenaren. De open architectenwerkplaats aan de Weurtseweg zorgt daar een half jaar lang op een informele manier voor. Georganiseerd bestuurlijk en ambtelijk overleg waarborgen tijdens het hele traject dat aan alle formele eisen voldaan wordt.**

#### de meedenktank

Aan het begin van het proces wordt een meedenktank ingesteld, bestaande uit tien leden inclusief een externe voorzitter. Het is een divers gezelschap, van een bewoonster van een van de woonboten in de Waalhaven, een bewoner van het gloednieuwe Waalhaevecomplex tot de directeur van de basisschool in het Waterkwartier / De Biezen. Het team komt een half jaar lang iedere maand een woensdagavond bij elkaar voor een pittige discussie met de ontwerpers. De ontwerpers hebben, zeker in het begin, voornamelijk vragen te stellen. Waar moet er groen komen in de wijk? Hoe moet het verleden in de vorm van Romeinse fundamenteën en het fort Krayenhoff een plaats krijgen? Naarmate het planproces vordert krijgt het debat meer de vorm van commentaar op de plannen. Daarbij wordt de leden van het team gevraagd om boven het niveau van hun eigen directe leefomgeving uit te stijgen en zich af te vragen wat nu het belang is voor de stad Nijmegen in zijn geheel en het Waterkwartier / De Biezen in het bijzonder. De betrokkenheid van de meedenktank is voor de totstandkoming van het plan van grote betekenis geweest.

#### het kernteam en het projectteam

De dagelijkse aansturing van de ontwerpers is in handen van het kernteam. Een klein gezelschap dat bestaat uit vertegenwoordiging van de beide opdrachtgevers, de gemeente Nijmegen en Rabo Vastgoed, de gemeentelijke stedenbouwkundige en de adviseur op het gebied van de grondexploitatie. Het projectteam is een brede vertegenwoordiging van de diverse disciplines binnen het gemeentelijk apparaat, dat uiteenloopt van archeologie tot verkeer. Regelmatig is uitwisseling van informatie en ideeën geweest.

#### atelier op locatie

Aan de Weurtseweg komt in een leegstaand bedrijfspand een architectenwerkplaats zodat de ontwerpers naast hun werkruimtes in Amsterdam ook een Nijmeegse stek hebben om onder het oog van iedereen die daar belangstelling voor heeft op vaste tijden aan de plannen te werken en daarover van gedachten te wisselen. Regelmatig wordt er



de Bataafse en Romeinse kindertekeningen worden aangeboden



met de meedenktank op bezoek bij het Waalhaevecomplex



uitleg bij het basismodel



belangstellenden tijdens de informatiedag van 1 oktober



het atelier met maquette van de bestaande situatie

getekend, vergaderd en gepresenteerd: in de buurt waar het om gaat en bij de mensen die het betreft. Eens in de maand is het atelier 's avonds open en is iedereen welkom om met de opdrachtgevers en ontwerpers de plannen te bespreken.

#### workshop verkeer

Met de ontwikkeling van industriegebied naar woongebied gaat veel veranderen op verkeerstechnisch gebied. Geen vrachtwagens met varkens, geen aan- en afvoer naar de Honigfabriek. Ook de komst van de tweede stadsbrug heeft een grote betekenis voor het Waalfront. Dit deel van de stad wordt immers een stuk beter bereikbaar. Een van de nieuwe verbindingen met de stad loopt door het Waalfront: de nieuwe stadsweg. Op de verkeerssessie van 14 december 2005 stond de vraag centraal waar deze nieuwe verbinding een plek kon krijgen: over de Weurtseweg; over de Waalbandijk of over een nieuw tracé ten noorden van de Waalbandijk?

#### informatieavond 18 januari

Op woensdag 18 januari 2006 presenteert Liesbeth van der Pol in het Kolpinghuis het basismodel voor alle Nijmegenaren. De aanwezigen in de zaal herkennen het basismodel als het resultaat van een gemeenschappelijke inspanning. Er is duidelijk geluisterd naar de wensen en verlangens van alle betrokken bewoners. Het resultaat is een gevarieerd en aantrekkelijk woon- en werkgebied dat goed aansluit bij het bestaande Waterkwartier en de stad.

#### Inspraak concept-masterplan september 2006

Het basismodel is uitgewerkt en verfijnd. Er is een "proefverkaveling" gemaakt, waarbij de bebouwing is ingetekend. De hoeveelheden woningen en de typologieën bepalen het leefmilieu, maar vooral ook de menging met bedrijvigheid. Er is een ambitieniveau voor de openbare ruimte vastgesteld. De uitgangspunten ten aanzien van verkeer en parkeren zijn vastgesteld en doorgerekend. In deze periode zijn de werkzaamheden rond de m.e.r. vorm gegeven en uitgevoerd. Het resultaat is vertaald in een exploitatie en doorgerekend. Het concept-masterplan is na de zomer voorgelegd aan het College en vrijgegeven voor inspraak. Als ondersteuning zijn er een aantal activiteiten georganiseerd met het doel de plannen breed onder de bevolking bekend te maken. Uiteraard de gebruikelijke inspraakavond, maar ook een Lux-debat, een tentoonstelling in het Architectuurcentrum, informatie en een maquette in de Stadswinkel en een "openbaar" debat, waarbij de plannen van Nijmegen Waalfront en Arnhem Rijnboog naast elkaar gezet zijn. De inspraak heeft geleid tot een aantal aanpassingen in het masterplan, zoals het nu voor u ligt. In januari 2007 was er inspraak op de MER Waalfront mogelijk.



het projectteam van de gemeente geeft commentaar op de concepten



vragen aan de zaal tijdens de informatieavond



met de meedenktank in de architectenwerkplaats



uitleg bij de panelen tijdens de informatiemarkt



optreden van dansgroep tijdens de informatiedag van 1 oktober

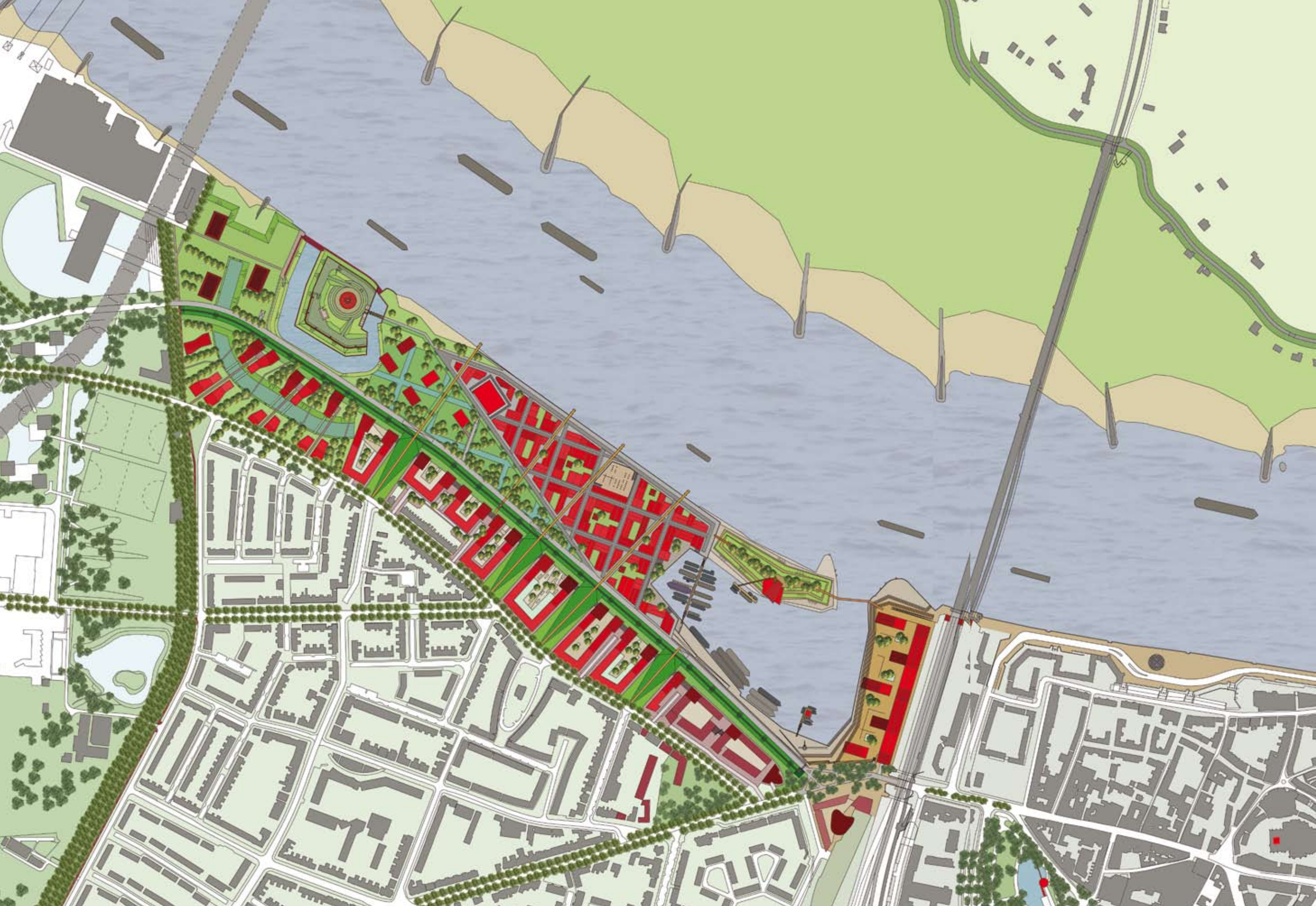




|      |                               |    |
|------|-------------------------------|----|
| 4.1  | de ruimtelijke opbouw         | 41 |
| 4.2  | het raamwerk: landschap       | 44 |
| 4.3  | het raamwerk: cultuurhistorie | 46 |
| 4.4  | de invulling: de deelgebieden | 50 |
| 4.5  | programma                     | 53 |
| 4.6  | verbindingen                  | 54 |
| 4.7  | verkeer                       | 59 |
| 4.8  | wonen en voorzieningen        | 62 |
| 4.9  | openbare ruimte               | 65 |
| 4.10 | profielen                     | 66 |
| 4.11 | silhouet van de stad          | 68 |

**het masterplan**  
Het landschap langs de Waal is bepaald door de stuwwal en de rivier, de begroeiing en het daarbij horende dierenleven en de wijze waarop de mens hier op reageert en ingrijpt. Bij elkaar opgeteld bepalen deze factoren de verschijningsvorm van het landschap. De menselijke ingrepen laten sporen na, ze vormen een rijk mengsel van plekken, lijnen en relictten. In het Waalfront is de menselijke invloed te duiden als sporen in verschillende lagen: achtereenvolgens de Romeinse nederzetting, de aanleg van vestingwerken en de industriële ontwikkeling. Ook in een grootscheepse stedenbouwkundige ontwikkeling kan het landschap de basis vormen, het bijzondere landschap van de Waal biedt hier uitstekende kansen.





#### 4.1 de ruimtelijke opbouw

**Het Waalfront heeft een unieke, door het landschap bepaalde cultuurhistorische identiteit. Uit een zorgvuldige analyse van het plangebied volgen de landschappelijke en historische elementen die ingezet worden bij het ontwerpen van een nieuw Waalfront, als een nieuwe vierde laag.**

##### **rivierbeleving**

Het water bepaalt de noordelijke grens van het plangebied en vormt de meest zichtbare kwaliteit van het Waalfront. De instulping van de Waalhaven is door mensenhanden gemaakt en verrijkt het gebied met extra oeverlengte. Een boeiende eigenschap van het gebied is de afwisseling van niveaus. Deels zijn de hoogteverschillen op natuurlijke wijze gevormd en deels zijn ze het gevolg van menselijk ingrijpen, vooral om het rivierwater te bedwingen: de dijktracés. Terwijl de niveauverschillen in noord-zuid richting heel opvallend zijn, is het hoogteverloop stroomafwaarts van oost naar west nauwelijks merkbaar.

##### **dijken**

De Waalbandijk krijgt een verbinding met de bestaande woonbuurt door vanuit de dwarsstraten over de Weurtseweg groene hellingbanen aan te leggen die een aanloop vormen naar de kruin van de dijk.

##### **stadsweg**

Achter de Waalbandijk, aan de kant van de rivier komt een nieuwe stadsweg die het noordelijke deel van het Waalfront tussen dijk en rivier ontsluit. De nieuwe straat is alleen op zijn uiteinden met de Weurtseweg verbonden om autoverkeer haaks op de dijk te voorkomen. Daarmee ontstaat een ononderbroken langzaam verkeersroute in het midden van het gebied met zicht naar beide kanten.

##### **parken**

Park West zet zich door tot aan de Waal. Bij de aanlanding van de Stadsbrug buigt de groene zone af in de richting van de binnenstad in de scheg die ligt tussen de oude en de nieuwe dijk die elkaar even ten westen van de Waalhaven ontmoeten.

##### **historische resten**

Onder de grond bevinden zich de funderingsresten van de Romeinse stad, waarvan de verkavelingrichting (noord-zuid) overeenkomt met die van het meer dan 18 eeuwen later gebouwde Waterkwartier. Het fort Krayenhoff ligt vermoedelijk goeddeels ongeschonden onder de

ophogingen ten behoeve van de industriële bebouwing.

##### **Romeinse stad**

De oudste cultuurhistorische laag van de Romeinse stad komt te voorschijn door de grenzen van de nederzetting duidelijk te markeren en de richting van het Romeinse stratenraster te hanteren bij de bebouwing.

##### **fort Krayenhoff**

De resten van fort Krayenhoff die zich nu onder het industrielandchap bevinden worden weer zichtbaar en bepalen het reliëf ter plaatse. Het is geen reconstructie maar een door aangetroffen resten geïnspireerde sculptuur, omringd door een fortlandschap van grachten en wallen.

##### **industriegebouwen**

Bijzondere gebouwen, zowel relictten van het industrieel verleden als door nieuwe openbare functies geïnspireerd, vormen een kralenketting langs de Waaloever en verlenen identiteit aan hun omgeving.



**reeks**  
Waar het historische landschap bovengronds aanwezig is, wordt het verhevgd en gebruikt. Waar het ondergronds ligt, wordt de geschiedenis gerespecteerd en in een eigentijdse vorm als aanleiding gehanteerd om stedelijke sferen te scheppen. Deze landschappelijke basis is bepalend voor het masterplan. De opbouw laat zich lezen als in een reeks van stappen die tot de structuur van het Waalfront leiden: een raamwerk met een mozaïek van buurten als invulling.



structurerende lijnen evenwijdig aan de oever



groen dijklint met groene dijkopgangen



ontsluiting in twee delen, via Weurtseweg en de nieuwe stadsweg



park West tot aan de Waal en tot aan de binnenstad



fort Krayenhoff, met de grachten en wallen



een grid, geïnspireerd op de Romeinse stad



industriële gebouwen en opgehoogde delen gebruiken



bijzondere functies op bijzondere plekken



raamwerk met een mozaïek van buurten



4.2 het raamwerk: landschap

Nijmegen mag de oudste stad van Nederland zijn, het landschap dat er de onderlegger van vormt is oneindig veel ouder. Wie het huidige rivierlandschap overziet kan zich moeilijk een voorstelling maken hoe dat ooit bedolven is geweest door een ijspakket waarin gletschers zich traag en onverbiddelijk een weg baanden. Grote massa’s land kwamen uit noordelijke richting aanschuiven en bedolven de Europese rivierdelta onder een pakket verpulverd steen. In warmere tijden kregen de rivieren weer de overhand in de delta en deden hun nivellerende werk door zich in westelijke richting naar de zee te bewegen, zich zo een weg te banen en die te plaveien met meegevoerd zand en klei. Nijmegen ligt op een kruising van twee landschappen die afkomstig zijn uit Scandinavië en de Alpen.

de Waal, dynamiek van het water

De bocht in de Waal bij Nijmegen is millennia lang een geleidelijk opschuivende constante geweest in het meanderend rivierlandschap. Stromend water heeft van nature de neiging om in de binnenbocht sediment af te zetten en aan de overkant, waar de snelheid hoger is, de oever uit te schuren. De stuwwal bij Nijmegen heeft zich daar succesvol tegen verzet. Het Ulpia Noviomagus Batavorum lag rond het begin van onze jaartelling aan de oever. De Romeinen hielden van rechtlijnigheid. Niet alleen hun militaire nederzettingen hadden een streng rechthoekig stratenpatroon dat noord-zuid en oost-west was gericht, ook een civiele marktstad als Noviomagus was op de vier windrichtingen georiënteerd en niet op de oeverlijn. Door de verschuiving van de rivierbocht is de noordoostpunt van de Romeinse stad onder water verdwenen. 2000 jaar geleden, was de rivier een stuk rustiger dan nu het geval is. De rivier was minder beteugeld, daardoor minder agressief en kende minder extreem hoge waterstanden. Het achterland was nog niet versteend en kon veel meer water absorberen dan heden ten dage. Het nauwe korset van dijken dat de delta moet beschermen tegen het wassende water is pas sinds de middeleeuwen aangelegd.

standvastige lange lijnen in het landschap

De landschappelijke lijnen die onder invloed van het water zijn ontstaan lopen logischerwijs allemaal evenwijdig aan de rivier. Haaks daarop staan de lineaire lijnen en aldus komt een raamwerk tot stand. De oudste daarvan is de Romeinse weg naar de doorwaadbare plek, wellicht zelfs een brug. Niet voor niets heet deze verbinding ook nu nog

Rivierstraat. Als Nijmegen van zijn functie als vestingstad ontheven wordt en eind 19de eeuw eindelijk kan uitbreiden, krijgt de aftakking van de Weurtseweg, die vanouds van de Hezelpoort naar Hees liep, een belangrijker rol. Uit de naam Voorstadslaan valt af te leiden dat dit geen route is naar een dorp verderop in de uiterwaarden, maar een centrale as in wat een nieuwe voorstad moet worden.

dijken

De Weurtseweg, al in de Romeinse tijd de verbinding tussen Nijmegen en het dorp Weurt, komt terecht op de plek die ver genoeg van de rivier af ligt om niet onder te lopen. Als dat toch gebeurt, of het land aan de kant van de rivier ook droog moet blijven, wordt de bandijk aangelegd. Die is ook nu nog duidelijk in het landschap te ervaren en speelt een grote rol in het landschappelijke ontwerp van het Waalfront. Ook in de naamgeving leeft hij voort: waar nu de Dijkstraat ligt, maakte de bandijk een knik naar het zuiden om daar aan te sluiten naar hoger gelegen land.

In de 19de eeuw wordt fort Krayenhoff gebouwd op een strategische positie aan de Waal. Het water wordt uit de rivier naar binnen gehaald om in twee concentrische bogen de vesting landinwaarts te



de onstuimige Waal



lange standvastige lijnen: de Waaloever, het oude dijktracé, de huidige Waalbandijk en de oude Romeinse route langs park West

verdedigen. Toch moet het fort natuurlijk ook bereikbaar zijn, dus komt er een directe verbinding met het bastion van de Hezelpoort. De knik in de dijk zorgt ervoor dat zoveel mogelijk land binnendijs, en dus buiten de invloed van de rivier komt te liggen.

De Waalbandijk is de drager van de langzaam verkeerroute binnen het Waalfront en bepaalt de ligging van de stadsweg die het noordelijk deel van het plangebied ontsluit. Vanaf de Weurtseweg vormen vier groene opgangen de verbinding met de het voet- en fietspad zonder dat de stadsweg gekruist hoeft te worden.

spoorlijn

Ook de spoorlijn, de eerste vaste verbinding met het noorden van Nederland, trekt zo’n dwarse lijn haaks op de rivier. Het zandlichaam van de spoordijk wordt aanzienlijk hoger dan de rivierdijken, om de doorvaart van binnenschepen ook bij hoog water te garanderen. Het zand voor deze dijk is afkomstig van het dichtstbij gelegen onderdeel van de vestingwallen die ontmanteld worden en levert het diepe reliëf van het Kronenburgerpark op.

Park West, park Waalfront

Park West vormt de groene buffer tussen het industrielandscap en de woonbuurten van Nijmegen-West. De Romeinse lijn bepaalt hier de grens tussen park en stad. Daarmee krijgt het park zijn vanzelfsprekende richting: naar de rivier. Daar aangekomen dringt het groen de nieuwe woonwijk van het Waalfront binnen tussen beide dijken om te eindigen waar die elkaar ontmoeten bij de Waalhaven.

dynamisch water

Op alle mogelijke manieren is in het buitendijkse deel van de oever de dynamiek van het water zichtbaar door daar waar dat waterstaatkundig verantwoord is het wassende water niet op afstand te houden, maar het land in bezit te laten nemen. Dat gebeurt aan de Waalhaven waar het schiereiland een echt eiland wordt als de rivier stijgt, rondom fort Krayenhoff waar de droge grachten van het verdedigingswerk weer natte singels worden en tot slot bij de woontoren die het dichtst bij de rivier staat en bij hoogwater aan drie kanten door water is omringd.



de dijk met dijkopgangen als ruggegraat van het plan



park West, park Waalfront, een groene verbinding tot aan de stad





### 4.3 het raamwerk: cultuurhistorie

**De landschappelijke onderlegger van het Waalfront is gevormd door biotische en a-biotische factoren en de menselijke activiteiten die zich daar de afgelopen 2000 jaar afspeelden. Net als bij de vorming van het natuurlijke landschap is dit een proces waarin de materie afwisselend wordt opgestuwd en weer ondergeschoven. De oudste resten bevinden zich allemaal ondergronds, maar sporen zijn zichtbaar, al is het soms indirect.**

#### drie lagen

Die menselijke bezigheden zijn niet altijd hetzelfde geweest. Er zijn periodes van verhoogde activiteit te herkennen, afgewisseld met rustiger tijden. Daarom is de geschiedenis als lagen in en onder het landschap aanwezig, waarbij er drie het meest opvallend zijn: de Romeinse laag, de laag van de militaire verdediging en de industriële laag. Het is goed om daarbij in het oog te houden dat die lagen op zich ook weer een weerslag zijn van langere periodes. De Romeinse stad heeft bijna 200 jaar bestaan voor hij door de Franken werd verwoest. Wat daarvan ondergronds nog over is, weerspiegelt dus op zich al weer een geschiedenis van bijna twee eeuwen. De restanten van fort Krayenhoff die zich in het plangebied bevinden vertegenwoordigen het verleden van Nijmegen vanaf het begin van de 19de eeuw als vestingstad. De industrie begon zijn bestaan hier meer dan 100 jaar geleden en veel wat toen is gebouwd, heeft intussen ook al weer het veld geruimd.

### de Romeinen

#### archeologie

Van de Romeinse stad zijn de fundamenteën nog onder de grond in het plangebied aanwezig. Uit archeologisch onderzoek blijkt dat de begrenzing van de stad zich ook nog voor een klein deel uitstrekte tot waar nu de Waal stroomt en voor het overgrote deel gebouwd was in het gebied dat nu het Waterkwartier is. Daar is op het Maasplein in de bestrating te zien hoe de muren gelopen hebben van wat waarschijnlijk een tempel en een stadsvilla geweest zijn. De aangetroffen fundamenteën liggen in de woonbuurt een halve tot een hele meter onder de grond en dat geldt ook voor de Waalfront tussen Weurtseweg en de Waalbandijk. Ten noorden van de bandijk, waar onder meer het puin van het bombardement in de Tweede Wereldoorlog is gebruikt als ophoging, liggen de Romeinse resten 3 tot 5 meter onder het oppervlak.

#### Verdrag van Malta

Nederland is ondertekenaar van het verdrag van Malta dat de bescherming van het archeologische bodemarchief regelt. Het verdrag bepaalt hoe er met deze historische resten om moet worden gegaan: zoveel mogelijk ter plekke (in situ) ontzien en zorgvuldig beheer regelen om dat zo te houden. Daar waar behoud in situ niet mogelijk is, betalen de bodemverstoorders het archeologische onderzoek en mogelijke opgravingen.

#### consequenties

Voor het Waalfront betekent dit dat daar waar de Romeinse resten dicht (1 à 2 meter) onder het maaiveld liggen geen kelders of ondergrondse parkeergarages gerealiseerd kunnen worden. Dit geldt voor het gebied tussen de Weurtseweg en de Waalbandijk. Het masterplan voorziet daar in een woonbebouwing in de vorm van hoven die aan de binnenkant zijn voorzien van een dek waaronder op maaiveld geparkeerd wordt. Het gebied tussen de Waalbandijk en de rivier is opgehoogd ten behoeve van de industrie. De Romeinse resten liggen hier dan ook dieper onder het huidige, gedeeltelijk buitendijkse maaiveld. Dat maakt de bouw van parkeervoorzieningen onder de woningbouw mogelijk. Een ruime maatvoering van de bouwconstructie waarborgt een minimale verstoring ondergronds.

#### Romeinse stad

Van de Romeinse stad is bij benadering de omtrek bekend en de ligging van een aantal belangrijke gebouwen. Een nieuwe steiger in de Waalhaven geeft de oostelijke begrenzing van Noviomagus aan. Aan de rivieroever leidt een zorgvuldig uitgegraven helling naar beneden tot de zichtbare

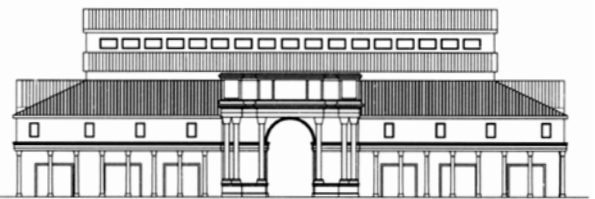
restanten van het Romeins verleden die de inspiratie zijn voor de gebouwen daar omheen. De verkaveling volgt de richting van de Romeinse landmeters in de vier windrichtingen. De bouwblokken zijn vierkant en klein van schaal.

#### Rivierstraat/Winselingseweg

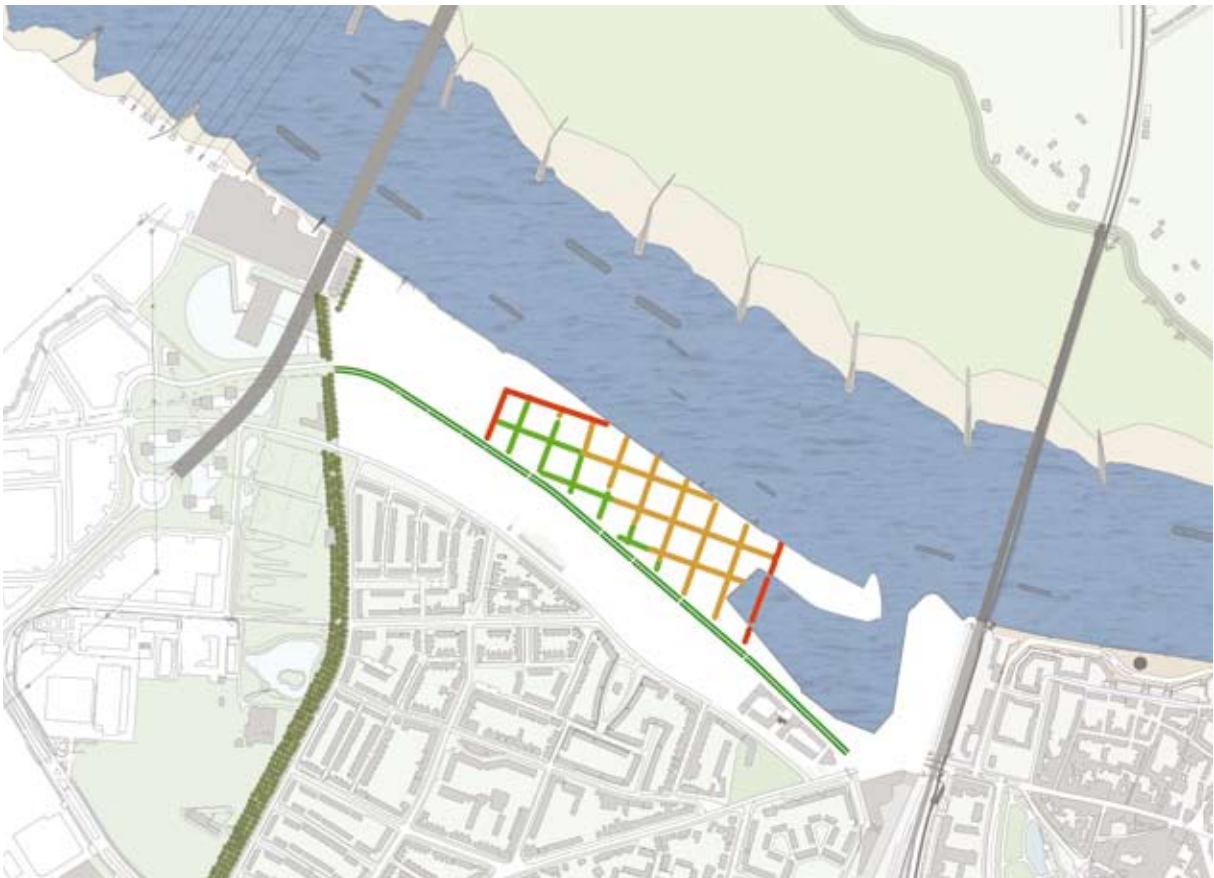
De vermoedelijke route die de Romeinen aanlegden naar de plek waar de Waal kon worden overgestoken, in het verlengde van de huidige Rivierstraat, vervuld door zijn boombeplanting een belangrijke rol in de voortzetting van Park West in de richting van de rivier.



een nieuw Romeins badhuis?



variatie in dakopbouw en richting



het grid, geïnspireerd op de aanwezigheid van Ulpia Noviomagus Batavorum in de ondergrond



## de vestingwerken

### de Waterlinie

In de loop van de 19de eeuw komt de Nieuwe Hollandse Waterlinie tot stand die het jonge Koninkrijk der Nederlanden moet beschermen tegen de vijand. De linie bestaat uit een stelsel van forten en inundatiegebieden die van Naarden tot Gorinchem met een ruime bocht om Utrecht heen het meest dichtbevolkte deel van de natie omvat. De Zuiderzee en de grote rivieren werden van nature al als een afdoende verdedigingslinie beschouwd.

### Fort Krayenhoff

Hoewel buiten de Waterlinie gelegen, speelt het fort Krayenhoff dat in 1831 gereed komt, samen met de later gebouwde forten bij Lent aan de overkant van de Waal een rol van betekenis in de militaire verdediging van Nijmegen. Het is een rol die het overigens nooit heeft hoeven vervullen.

Om de vesting tegen vijandelijk geschut te beschermen waren tegen het ronde stenen bouwwerk omvangrijke aarden wallen aangebracht. Die aarde was vrijwel zeker afkomstig uit de uitgegraven singels om het fort heen. Dat het fort nu in zijn geheel onder de grond is verdwenen is dus eigenlijk een verheving van de oorspronkelijke situatie. Daar moet zich ergens het bomvrije relict bevinden. Het enige onderdeel van het fort dat op dit moment nog zichtbaar is, zijn de restanten van de vestingmuren. Langs de Waal is deze over de gehele oeverlengte zichtbaar, op andere plaatsen steken incidenteel stukken muur boven het maaiveld uit. Deze zijn in goede conditie en geven het vermoeden dat de overige delen bij ontgraving zijn te benutten.

### het fort terug in het Waalfront

In het Rijksarchief bevinden zich de originele bouwtekeningen van fort Krayenhoff. Die gaan niet dienen voor een reconstructie maar vormen de basis voor een herindeling van het landschap dat het fort beheerste. Wat er van de gebouwde onderdelen te voorschijn komt, wordt hersteld of van een bescheiden architectonische toevoeging voorzien, wellicht met een functie in de horecasector. Het fort keert vooral terug in zijn landschappelijke inbedding. De binnenste vestinggracht wordt uitgegraven en loopt bij hoogwater vanuit de Waal via de gereconstrueerde sluis weer vol. De tweede verdedigingslinie, de gebogen droge loopgraaf, bepaalt de inrichting van het aangrenzende deelgebied van het fortlandschap.

### de fortdijk

Een relict uit de tijd dat Nijmegen nog vestingstad was, is de dijk die vanaf het bastion dat bij de Hezelpoort lag, naar het fort Krayenhoff werd aangelegd in het begin van de 19de eeuw. Daarmee kwam een gebied dat daarvoor buiten de Waalbandijk lag, binnendijs te liggen. Deze fortdijk vormt de opmaat voor de volgende ontwikkeling in het Waalfront: de komst van de industrie. Het tracé van de oude fortdijk is nog steeds afleesbaar in de verkavelingsrichting van de industriële bebouwing.

### peilhoogten fort Krayenhoff

De peilen van fort Krayenhoff zijn indicatief. Uit de originele bouwtekeningen van het fort zijn de verhoudingen te halen, maar niet de hoogten ten opzichte van NAP. Hierbij blijft het de vraag hoe het fort eruit ziet wanneer het wordt uitgegraven. Pas dan kan een gedetailleerd plan gemaakt worden.



sommige delen van het oude fort zijn nog zichtbaar



het fort Krayenhoff met de huidige tracé van de Waalbandijk en het oude tracé richting het fort

## de industrie

### een gebouw verleden

De industrie bepaalt vanaf het eind van de 19de eeuw het aanzien van het Waalfront. Dat is te zien aan de gebouwen die er staan en waarvan een aantal in het masterplan als waardevolle historische elementen zijn opgenomen. Daarbij gaat het in eerste instantie om de fabriekshal van Honig en de oudste woningwetwoningen van Nijmegen. Bij een nadere uitwerking kan blijken dat er onverwachts nog andere gebouwen die band met het industrieel verleden van Nijmegen zichtbaar kunnen maken. Als dat aan het licht komt gaan die onderdeel van de nieuwe wijk uitmaken. De huisvesting van de fabrieksarbeiders vormt een integraal onderdeel van de geschiedenis. De eerste woningwetwoningen van Nijmegen liggen aan de Weurtseweg en zijn in het Waalfront opgenomen.

### een geregistreerd verleden

De 20ste eeuw is ook zo nabij vanwege alle manieren waarop het recente verleden is geregistreerd. Van de Romeinen resteren de archeologische overblijfselen en geschreven kronieken. Van het fort Krayenhoff zijn er tekeningen en wat vroege foto's die een indruk geven van wat er aan de hand van dat tekenwerk tot stand kwam. Van de industriële groei binnen het Waalfront is een overvloed aan materiaal aanwezig. In gemeentelijke en bedrijfsarchieven, in de geheugens van Nijmegenaren die daar gewoond en gewerkt hebben en in beeldmateriaal. Dit maakt duidelijk hoeveel er in die zelfde honderd jaar van industriële ontwikkeling al weer verdween om plaats te maken voor 'groter, gemechaniseerder en efficiënter'. De herontwikkeling van het Waalfront tot woon-werkgebied zal deze gang van zaken versnellen op een manier die toelaat dat waardevolle elementen uit het industrieel verleden behouden blijven en stimuleert dat zij geschikt worden gemaakt voor nieuwe functies.

### hergebruik van gebouwen

Een voorbeeld van een dergelijke functiewijziging is het Vasim-gebouw dat ten westen van het plangebied ligt. Het dateert van eind jaren 40 en was de continuspinnerij van Kunstzijdefabriek Nyma. De spinnerij sluit in 1969 haar deuren, als de productie van rayon het definitief aflegt tegen nylon als garen voor de textielindustrie. In 1985 krijgt het gebouw een nieuwe bestemming als de sinterfabriek Vasim er onderdak vindt. Het bedrijf verwerkt vliegag uit kolengestookte elektriciteitscentrales. De bergen afvalgruis rond de fabriek veroorzaken veel stofoverlast. Na een storm van protesten gaat het bedrijf in 2000 dicht. Sindsdien herbergt het Vasim-gebouw ateliers en kunstenaarswerkplaatsen. Op die manier vervult

het gebouw een rol in de voorhoede van de herontwikkeling van het Waalfront. Ook buiten het plangebied liggen het fabrieksgebouw van de kunstzijdespinnerij Nyma, nu CP Kelco, met zijn markante watertoren en het verdeelstation van de elektriciteitscentrale op de hoek Weurtseweg en Winselingseweg. Ook als de industrie daar uit weg trekt, verdienen deze gebouwen een boeiend tweede leven.

### eerste woningwetwoningen

Daar waar gewerkt wordt werd vroeger ook gewoond. Dicht op de industrie staan de eerste woningwetwoningen van Nijmegen. Een monumentale rij woningen verleent karakter aan de Weurtseweg. Zij worden opgenomen in de nieuwe straatwand van de dijkhoven.

### bakens

De portalen die de elektriciteit op hoogspanning de Waal over dragen leveren met hun ijle lijnenspel een bepalende bijdrage aan het beeld van dit industriellandschap. Ook de 160 meter hoge schoorsteen van de centrale waar al deze elektriciteit wordt opgewekt is een baken aan de rivier.



de structuur langs de oude dijklijn is duidelijk zichtbaar



de eerste woningwetwoningen, de oude industriële gebouwen, de Waalhaven, de kaden en de steeds opgehoogde gebieden



4.4 de invulling: de deelgebieden

**Binnen het raamwerk dat gebaseerd is op de standvastige lange lijnen van het landschap ligt een mozaïek van aanleidingen die de karakteristieken leveren om gevarieerde woon-werkmilieus aan de stad toe te voegen. Het geeft ze karakter, sfeer en vorm, niet alleen in visueel-ruimtelijke zin, maar ook wat betreft het programma dat de deelgebieden leven zal inblazen. Hiermee is het Waalfront niet alleen ruimtelijk ingedeeld, maar ook in de tijd te faseren.**

**de handelskade**  
De handelskade ligt tussen de Waalhaven en de spoorlijn. Het is het deel van het Waalfront dat het dichtst aan de binnenstad grenst, maar daarvan effectief gescheiden wordt door het dijklichaam van het spoor. De compacte, stedelijke bebouwing reageert op deze situatie tussen het spoor en het water, de voorbijkomende treinen en afgemeerde schepen. Aan de kant van de spoordijk zorgt een ‘dove’ gevel voor afscherming van het geluid en biedt de treinreiziger een sterk contrast als het weidse uitzicht vanaf de brug overgaat in de wand van de stad. De gevel aan de havenkant is geleed zodat maximaal van de zon en het uitzicht geprofiteerd wordt. De onderste laag herbergt winkels en horeca die de kade als terras gebruikt.

**de Waalhaven**  
De Waalhaven vervult vanouds een belangrijke functie voor de binnenvaart. Een huidige voorziening als het drijvende schipperscentrum, omringd door woonschepen, museale boten en wachtende binnenvaarders blijft gehandhaafd. Op deze manier is de Waalhaven een voorbeeld hoe wonen en werken aan het water zijn te combineren. Voor de gerestaureerde kraan is een plek aan de kade in de lijn van de Hezelpoort waardoor hij gaat functioneren als blikvanger bij het verlaten van de binnenstad. Bij het hier en daar nodige herstel van de kademuren en herbestrating komt bestaand materiaal dat waardig oud is geworden, goed van pas.

**het eiland**  
De landtong die de haven van de Waal scheidt is op dit moment een van de weinige plekken in het plangebied waar de meer dan een kilometer lange rivieroever openbaar toegankelijk is. Die band met het water wordt versterkt door een verlaging van de verbinding met het vasteland, waardoor wat nu schiereiland is, bij hoogwater een echt eiland wordt. Het groene karakter van de plek krijgt versterking zodat het nog aantrekkelijker is om hier, beschut door bomen, uit te waaien en van het

uitzicht over het rivierlandschap te genieten. Een nieuw, opvallend paviljoen waarvan een deel ondergronds is uitgevoerd, staat op de top van het eiland. De openstelling van de oever van het Waalfront maakt het eiland tot een centrale plek in de route tussen de Waalbrug en de Stadsbrug.

**de dijkhoven**  
In het verlengde van de straten van het Waterkwartier haaks op de Weurtseweg liggen vier hellende dijkopgangen die het niveau van de weg met het kruin van de dijk verbinden. Zij zijn bekleed met gras waarin paden liggen voor langzaam verkeer die aansluiten op de doorgaande route op de dijk in de langsrichting van het plangebied. De woningen aan de Weurtseweg zijn laag en sluiten aan bij de bouwhoogte van het Waterkwartier aan de overkant van de weg. Daarmee ontstaat een doorlopende straatwand waarin de eerste Nijmeegse woningwetwoningen zijn opgenomen. De rest van de blokken ligt haaks op de dijk en neemt in die richting toe in hoogte. Het parkeren gebeurt op het maaiveld om de Romeinse resten die hier onder liggen niet te verstoren. Boven de auto’s zijn dekken die vanuit de woningen zijn te gebruiken als privé en collectieve buitenruimten.

**het Quartier Romain**  
Het stratenpatroon van het Quartier Romain is geïnspireerd op de Romeinse stad die hier bijna 2000 jaar geleden lag. De grenzen zijn bepaald door landschappelijke veranderingen die sindsdien hebben plaats gevonden: het uitschuren van de Waaloever en het aanleggen van de dijk in de jaren 30. De oostelijke grens is in de Waalhaven aangegeven met een steiger over het water. De straten lopen in een geometrisch patroon oost-west en noord-zuid, ordelijk zoals de Romeinen dat deden. De groene dijkopgangen van de dijkhoven gaan hier over in smalle straten in de richting van de rivier, die het patroon doorsnijden zodat geen bouwblok hetzelfde is. De woonbebouwing staat op een gecompartmenteerde parkeergarage die ontsloten wordt vanuit het park.

**het park**  
Eerder is het park beschreven als de beëindiging van Park West in de richting van de binnenstad. Met evenveel recht is de blikrichting om te draaien en vormt het gebied juist het begin van een groene zone die zich vanaf de ontmoeting van de twee Waaldijken bij de haven verwijdt om aangekomen bij de aanlanding van de nieuwe brug naar het zuiden af te buigen. Die eerste smalle aanloop is volledig groen. Naarmate de breedte toeneemt verschijnen er slanke woontorentjes op het groene tapijt. Hun omtrek is rechthoekig en daarmee een echo van het geometrische Noviomagus dat zich ook hier onder de grond bevindt. De architectuur is

geïnspireerd op de industriële gebouwen die hier hebben gestaan.

**het fort**  
Het fort Krayenhoff is het groene hart van de wandelroute langs de Waal. Net als bij de bouw in het begin van de 19de eeuw wordt ook nu grond uit de grachten gebruikt om het reliëf te verdiepen en op te hogen. Hierdoor ontstaat een bijzondere plek die de strategische ligging met zicht op de bocht van de rivier en de binnenstad benadrukt. Hier is de plek om de wandeling te onderbreken en van het uitzicht te genieten. Een bescheiden bouwkundige toevoeging is licht en luchtig in contrast met de zware en aardse resten van het bomvrije reduit die tevoorschijn zijn gekomen na bijna een eeuw onder de grond te hebben liggen wachten. Bij hoog water vult de gracht zich via een sluis en is het fort weer even een onneembare vesting geworden.

**het fortlandschap**  
De buitenste gracht van fort Krayenhoff is in het fortlandschap herkenbaar als een droge gracht in de vorm van een boog. Aan weerszijden van deze verdiepte kromming, schuin ten opzichte van de Weurtseweg, staan stroken van gemiddeld zes lagen. De bouwhoogte kan hier wat forser zijn dan aan het begin van de weg, omdat aan de overkant een plantsoen ligt. Het effect van deze situering is dat, komend vanuit de binnenstad, de gevelwand van de dijkhoven zich visueel voortzet in het fortlandschap. In omgekeerde richting, naar de binnenstad toe is vanaf de flauwe bocht in de Weurtseweg tussen de gebouwen door het groen dominerend. Auto’s dalen van de weg af naar de verdiepte verdeelstrook en vinden een parkeerplek onder de gebouwen en in garages onder het wallenlandschap. De woongebouwen staan twee aan twee evenwijdig om bijzondere woonzorgcomplexen met beschutte buitenruimtes mogelijk te maken.

**de bakens**  
De woontorens vormen de nieuwe entree van de stad en sluiten aan op de forse maten van het industrielandchap met zijn hoogspanningsmasten, de schoorsteen van de centrale en natuurlijk de schaal van de stadsbrug. De woningen krijgen een breed uitzicht over het rivierlandschap en de stad. Naar boven toe worden de torens slanker en neemt het aantal woningen per verdieping af. Een efficiënte bouwwijze zorgt ervoor dat ook minder dure woningen in het aanbod zijn opgenomen. Het parkeren vindt plaats onder het maaiveld, dat in de richting van de Waal geleidelijk naar beneden toe afloopt.







#### 4.5 programma

**De basis van het masterplan bestaat uit de opgave om een programma van wonen en bijbehorende voorzieningen te realiseren, rekening houdend met de specifieke eigenschappen van het gebied. Het programma zoals de Gemeenteraad dat in het Koersdocument Koers West vaststelde voorzag in de bouw van 2.000 woningen en 60.000 m² voorzieningen. Tijdens het planproces is het programma verder uitgewerkt.**

##### woningen

Het coalitieakkoord 2006-2010 voorziet in de bouw van 7.700 woningen in Nijmegen tot 2010 en het maken van plannen voor nog eens 10.000 woningen. In deze laatste categorie levert het masterplan een bijdrage van minstens 2.000 woningen. De doelstelling is om alle categorieën in de woningmarkt te bedienen, dus naast gezinnen, alleenstaanden en tweepersoonshuishoudens ook jongeren, studenten, ouderen en bijzondere groepen. Mensen met een smalle beurs moeten ook kunnen instromen in het Waalfront. In deze fase van het masterplan gaat het om een toevoeging van circa 2.600 woningen aan de stedelijke voorraad.

##### voorzieningen

De kinderen van die nieuwe bewoners gaan samen met de jongens en meisjes die al in de buurt wonen naar dezelfde school die nu al in het Waterkwartier / De Biezen is gevestigd. De bestaande winkels krijgen er meer dan 2.600 huishoudens als potentiële klant bij. De aanwezige banen in de industrie verhuizen naar elders binnen de stad of de regio. Hun plaats wordt ingenomen door kleinschalige werkgelegenheid die past bij een binnenstedelijk woonmilieu. Dat kan zijn in de vorm van kleinschalige detailhandel en kantoren, aangevuld met woningen die een werkruimte of atelier aan huis hebben. Sociaal-maatschappelijke en culturele functies die nu in de wijk ontbreken of die vanuit de binnenstad een nieuwe plek zoeken in de nabijheid, zijn van harte welkom in het Waalfront.

In het gebied is een stedelijke culturele functie, zoals bijvoorbeeld de Lindenberg / Steigertheater, ook zeker op zijn plaats. Mocht in de toekomst behoefte zijn aan een dergelijke functie, dan zijn in het masterplan meerdere geschikte plekken hiervoor aan de wijzen. Tevens is het wenselijk om in de toekomst in het Waalfront grote evenementen te kunnen houden. Het terrein rond de Waalhaven is hiervoor geschikt, eventueel aangevuld met drijvende elementen. In het masterplan zijn een

aantal bijzondere plekken aangegeven waar culturele voorzieningen zoals een museum of galerie een plaats kunnen krijgen. In deze fase van het masterplan gaat het om circa 30.000 m² aan voorzieningen.

##### flexibiliteit

Een stedelijke ontwikkeling met looptijd van circa 15 jaar moet, zeker aan het begin, een flexibele opzet hebben. Daarin is in het masterplan op twee manieren voorzien.

Ten eerste levert de landschappelijke en historische ondergrond van het gebied een logische verdeling in deelgebieden op. Dit betekent dat de gebiedsontwikkeling gefaseerd in de tijd kan plaatsvinden. De tweede vorm van flexibiliteit is programmatisch. Per deelgebied is nu een karakteristieke invulling voorgesteld die past bij de daar aangetroffen situatie. Als in de toekomst omstandigheden veranderen en om een andere uitwerking vragen, kan dat.

##### bandbreedte

Het programma dat ten grondslag ligt aan het masterplan Waalfront is helder in zijn bedoeling: dit moet een gevarieerd en stedelijk gebied worden waarin wonen en werken, zoals dat in de binnenstad gemengd is, zijn voortzetting krijgt. Alleen: die menging en variatie zijn niet statisch, maar aan verandering onderhevig. Het masterplan is een momentopname in de zoektocht naar het evenwichtige, ruimtelijke kader waarin woningen en voorzieningen elkaar ondersteunen. Het tekenen en rekenen aan de verschillende varianten heeft een goed gevoel voor de opgave en de daarbij horende bandbreedte opgeleverd.

##### programma

Op basis van dit scenario van het masterplan gaat het om een programma van circa 2.600 woningen en circa 30.000 m² voorzieningen. Het totaal te realiseren oppervlak bedraagt rond 330.000 m² bvo (bruto vloeroppervlak) voor het hele plangebied. Om het masterplan de nodige flexibiliteit mee te geven voor de toekomst is het mogelijk om binnen de 330.000 vierkante meters bvo te schuiven met woningaantallen. Dit is gekoppeld aan de woninggrootte en aan het realiseren van meer of minder voorzieningen ter ondersteuning van het wonen.



## 4.6 verbindingen

**Vanaf het begin gaan de plannen voor het Waalfront uit van het herstellen van de band tussen stad en rivier. Vanuit het Waterkwartier moet de Waal weer direct te beleven zijn. De nieuwe stadsbrug gaat de verbinding vormen met de nieuwe woonwijk de Waalsprong en het centrum daarvan, de Citadel. De Waalkade, waar binnenstad en rivier elkaar nu ontmoeten, is bijna een kilometer lang. Deze eeuwenoude band tussen Nijmegen en de Waal wordt in lengte meer dan verdubbeld door de ontwikkeling van het Waalfront.**

### de stadsbrug

Een van de directe aanleidingen om aandacht te besteden aan het westelijk deel van Nijmegen is de aanleg van de nieuwe Waalbrug die de nieuwbouw op de noordelijke oever met de stad verbindt. Niet langer is Nijmegen een stad aan de rivier, maar de Waal stroomt er dwars doorheen. Het masterplan Waalfront versterkt deze ontwikkeling door een vitale wijk neer te zetten die zich verbindt met de nieuwe brug, de waterkant ontsluit, grenst aan de binnenstad en een eenheid vormt met de bestaande woonwijken Waterkwartier en De Biezen.

### op het land

Ooit was er een band tussen stad en rivier op het Waalfront: toen zich hier industrie vestigde die de nabijheid van het water nodig had voor aan- en afvoer. De grondstoffen voor de fabricage van stijfjel, vlas en kunstzijde kwamen over de Waal aan en de bedrijven loosden hun afvalwater op diezelfde rivier. Zo vond ook de elektriciteitscentrale zijn plek naast de monding van het Maas-Waalkanaal, waar de kolen uit Limburg aangevoerd werden en de rivier koelwater leverde. Na de bedrijfsgebouwen kwam de woningbouw en niemand wist beter dan dat het allemaal zo hoorde.

### aan de rivier

In de afgelopen decennia wordt de koppeling tussen industrie en Waal steeds minder of verdwijnt zelfs helemaal. Het transport over water vaart Nijmegen voornamelijk voorbij en het lozen van industrieafval op open water is afgeschaft. Als de steenkolencentrale gasgestookt gaat worden dient het rivierwater alleen nog maar als koeling.

### wonen naast werken

Tegelijkertijd verzwakt ook de relatie tussen bedrijfsterrein en woonwijk. Bedrijven sluiten of gaan over op minder arbeidsintensieve productieprocessen. Het aantal buurtbewoners dat

aan ‘de overkant van de weg’ werkt neemt daardoor af. De afstand tussen wonen en werken wordt niet langer lopend of fietsend overbrugd. Ook dat maakt dat de band tussen huis en fabriek minder wordt. Het transport over water maakt plaats voor vrachtverkeer over de weg, uiteindelijk uitkomend op de Weurtseweg die dat allemaal moet verwerken. Dat gaat ten koste van het woongenot in het Waterkwartier / De Biezen.

### koppeling met het Waterkwartier / De Biezen

De straten die haaks op de Weurtseweg de woonwijk Waterkwartier / De Biezen ontsluiten, worden voor het langzaam verkeer, over de weg heen doorgetrokken. Via deze groene dijkopgangen kunnen wandelaars en fietsers op een ontspannen manier de Waal bereiken. Het autoverkeer kruist de dijk niet. Zo ontstaat een heldere en overzichtelijke verkeersafwikkeling. Ook sociaal, maatschappelijk en cultureel zijn verbindingen noodzakelijk om de ontmoeting tussen oude en nieuwe bewoners, tussen mensen met een verschillende achtergrond of van verschillende leeftijd te faciliteren: een centraal en sterk kloppend hart in het oude deel van de wijk in combinatie met een aantal kleinere hartjes in het nieuwe deel, het Waalfront.

### koppeling met de binnenstad

De twee bestaande verbindingen met de binnenstad krijgen een flinke impuls. De capaciteit van de Hezelpoort wordt vergroot door in de spoordijk een tweede onderdoorgang voor fietsers en voetgangers te realiseren. Hier is ook de verkeersveiligheid mee gediend. De route in het verlengde van de Waalkade wordt functioneler en aantrekkelijker door de beweegbare brug over de haveningang naar het schiereiland. Daar begint de wandeling langs het Waalfront, die doorloopt tot aan de Stadsbrug.

### koppeling met de stadsbrug en het bedrijventerrein NOK

De lange lijnen van de wegen die in de lengterichting van het Waalfront lopen, verzorgen de verbinding met de nieuwe stadsbrug en het bedrijventerrein NOK ten westen daarvan. Het opgewaardeerde groen van de Rivierstraat en de daaraan gelegen sportvelden vormt een verbinding die ook een eigen verblijfskwaliteit heeft en de uitloper van Park West naar de Waal vormt.



de Hezelpoort met haar karakteristieke knik



de bruggen koppelen de stad op grotere schaal



de onderdoorgang onder de spoorbrug



aansluiten op straten in het Waterkwartier

## van zuid naar noord

De industrie en de woonwijk Waterkwartier / De Biezen zijn steeds meer met de rug naar elkaar komen te liggen. De industrie wordt daardoor uiteindelijk als een storende barrière gezien. Dat wordt nog versterkt naarmate het Waalfrontgebied meer in het midden van de stad komt te liggen door het bouwen van de Waalsprong en de verbindingen daarmee.

### een nieuwe relatie

Het masterplan Waalfront draagt maatregelen aan om die nieuwe relatie van de stad en rivier te versterken. Inzet zijn hoogteverschillen die door het hele gebied te ervaren zijn, de lange lijnen die de ruimte richting geven en een voortdurend voelbare nabijheid van de rivier. Van Zuid naar Noord, van stad naar rivier, zijn dat:

#### - Park West

Park West zet zich bij de aanlanding van de nieuwe brug door naar de Waal met de meest landschappelijke onderdelen van het masterplan Waalfront: het park met zijn woontorentjes, het groen rondom de hoogbouw, het reliëf van het opgegraven fort Krayenhoff en het fortlandschap ten zuiden daarvan;

#### - doorlopende straten

Het stratenpatroon van het Waterkwartier loopt door in de verkaveling aan de overkant van de Weurtseweg in het gebied de dijkhoven. In het verlengde van de bestaande straten komen brede groene stroken die geleidelijk oplopen naar de dijk en het uitzicht dat zich daar ontvouwt;

#### - betere voorzieningen

Nieuwe functies in het Waalfront zoals horeca en praktijk-aan-huiswoningen vervullen ook een rol voor de bestaande woonwijk. Omgekeerd profiteren voorzieningen in het Waterkwartier en de Biezen, zoals de basisschool en de winkels, van het gegroeide aantal bewoners en worden daardoor versterkt;

#### - een nieuwe en grotere buurt

Samen vormen Waterkwartier / De Biezen met het Waalfront een wijk waar mensen niet alleen bij elkaar in de buurt wonen, maar ook in elkaars buurt komen;

#### - aansluitingen

De dijkhoven tussen de Weurtseweg en de dijk sluiten in bouwhoogte aan bij het tuindorpkarakter van het Waterkwartier om naar de Waalbandijk toe geleidelijk hoger te worden. Daarmee neemt het aantal woningen dat zicht op de rivier heeft toe.

Hoewel op enige afstand van de Waal gelegen, is het zicht eersterangs. Ook ontstaat de mogelijkheid om de bovenste woningen een dakterras op het zuiden te geven;

#### - uitzicht

De bebouwing tussen de dijk en de rivier wordt laag zoals in het Quartier Romain of hoog en slank, zoals in het park om het zicht op de rivier vanaf zoveel mogelijk plekken in het Waalfront te waarborgen;

#### - flaneren, wandelen en joggen

De Waaloever wordt over de volle lengte openbaar en ingericht als flaneergebied dat ook geschikt is om in combinatie met de drie bruggen grotere of kleinere rondjes rond de rivier te joggen.



de Weurtseweg als straat in de wijk



aansluiting zoeken op de huidige functies in het Waterkwartier



koppeling noord zuid: ruimtelijk en programmatisch



van oost naar west

geschiedenis

In het midden van de Waalkade, waar de Grotestraat op de rivier uitkomt, was vanouds de opstap van het veer naar de overkant en de rest van noordelijk Nederland. De spoorbrug links en de Waalbrug rechts maakten het veer overbodig en de kade heeft daarmee veel van zijn centrale betekenis in de stad verloren. Nu vertrekken er alleen nog maar boten in de lengterichting van de rivier, niet meer dwars daarop.

situatie nu

Toch is nog steeds voelbaar dat de Waalkade de plek was waar de stad over het water met de rest van de wereld verbonden was. Dat maakt het verblijf daar en de wandeling er langs nog steeds tot een belevenis. Alleen, naar het westen lopend krijgt de voetganger op een gegeven moment die gedachte die ook altijd naar boven komt tijdens een strandwandeling: wordt het geen tijd om nu om te draaien?

beleving straks

De kade loopt weliswaar onder de spoorbrug door maar ook iemand die niet vertrouwd is met de stad ziet al van ver dat daar weinig te doen is. De opgang naar de Snelbinder, de verbinding voor fietsers en voetgangers die in 2004 aan de spoorbrug is gemonteerd, zorgt voor wat levendigheid maar kan wat comfort betreft niet op tegen de andere verbindingen in de richting van het station.

De ontwikkeling in de langsrichting aan de oever van het Waalfront zal een positieve invloed hebben op een uitloop van de binnenstad naar het westen. In het masterplan zijn daar de volgende ingrepen voor opgenomen:

- introductie handelskade

De woonbebouwing aan de handelskade op de plaats waar nu de gebouwen van de Gelderlander staan, heeft een plint met op de Waal en Waalhaven gerichte voorzieningen waar de hele stad gebruik van kan maken, zoals winkeltjes en cafés met een terras aan het water. Dit is de eerste attractie, komend vanuit het centrum;

- derde tunnel bij de Hezelpoort

De verbinding tussen binnenstad en het westelijk stadsdeel wordt verbeterd door de aanleg van een tweede tunnel voor fietsers en voetgangers naast de hoofdonderdoorgang. De ruimte voor de poort krijgt, als belangrijke koppeling, een pleinachtige inrichting;

- brug over de havenmond

De bouw van een beweegbare brug over de mond van de Waalhaven vormt een essentiële schakel in de route die stad en rivierlandschap met elkaar verbindt. Het maakt ook een rondwandeling om de haven mogelijk;

- een gebouw op het eiland

Op het eiland staat een opmerkelijk gebouw waarin bezoekers verleden, heden en toekomst van het omringende landschap tot zich door kunnen laten dringen;

- steigers in de haven

De oostgrens van de Romeinse stad is in het havenbekken zichtbaar gemaakt door een aanlegsteiger in het water die de verbinding vormt van de lage woonbebouwing die aan weerszijden buitendijks staat. Dit Quartier Romain is geïnspireerd op het rechthoekige stratenpatroon van Noviomagus. Daarmee ontstaat een kleinschalige stedelijke woonbebouwing met daarin opgenomen diverse stedelijke voorzieningen.

- lage bebouwig aan de Waal

Verder lopend langs de Waal komt de wandelaar hier het dichtst bij de bebouwing van het Waalfront. Net zoals de lage bebouwing hier het

zicht op de rivier voor de achterliggende wijk niet in de weg staat, belemmert hier ook niets de kijk op de wijk.

- zichtbare opgravingen

Over beide begrenzingen van het Quartier Romain, de oever en de dijk, lopen langs het fragment boven de resten van de Romeinse stad twee verbindingen voor fietsers en voetgangers. Beide komen samen bij het reliëfpark van het fort Krayenhoff. Het oeverpad voert langs een gat in de grond waarin het Romeinse verleden zichtbaar is gemaakt. Het dijkpad loopt op de grens van het Quartier Romain en het park en heeft dus een groene en een steenachtige kant;

- torens als bakens

Het park vormt met zijn slanke woontorentjes in het groen de opmaat voor de drie torens die als bakens aan de voet van de nieuwe Stadsbrug met hun hoogte deze aanlanding een stedelijk karakter geven, vergelijkbaar met de manier waarop de Waalbrug bij de Hunnerberg en Valkhof de stad ontmoet.



koppeling van oost naar west



de Hezelpoort: een groot plein waar de auto de gast is



3d beeld van het plein achter de Hezelpoort





#### 4.7 verkeer

**De ontwikkelingen in het westelijk deel van Nijmegen die in het kader van Koers West op gang komen, hebben aanzienlijke gevolgen voor het verkeer in en om het gebied. De nieuwe Stadsbrug zal een verlichting van de verkeersdruk op de huidige Waalbrug betekenen, maar een toename van het verkeer westelijk van en naar de binnenstad veroorzaken.**

**de Weurtseweg en de nieuwe stadsweg**  
Het Waalfront wordt voor het autoverkeer ontsloten door een lineair systeem van twee wegen: de bestaande Weurtseweg en een nieuwe stadsweg lang de noordkant van de Waalbandijk. Deze weg ligt lager dan de dijk, op een niveau van gemiddeld ca. 14.50 tot 15.00 meter +NAP. Waar een langzaamverkeersroute wordt gekruist, stijgt de weg naar een niveau van ca. 16.00 tot 16.50 +NAP. Dankzij deze verhogingen wordt het autoverkeer afgeremd en kunnen wandelaars en fietsers veilig oversteken.

In het ontwerp van de Weurtseweg wordt gestreefd naar continuïteit door de nieuwe gevelwand aan te laten sluiten op de bestaande bebouwing en er zoveel mogelijk een gesloten, uniform straatbeeld van te maken. Bij de aanleg van de nieuwe stadsweg is het juist de bedoeling om optimaal te reageren op de variatie van de deelgebieden die achtereenvolgens ontsloten worden.

Tussen beide wegen bestaat alleen aan de uiteinden een verbinding. Met een kamachtige structuur bedienen zij ieder een helft van het gebied, waarmee een evenwichtige verdeling van het autoverkeer is gewaarborgd. Vanzelfsprekend zal de Weurtseweg meer personenauto's te verwerken krijgen door de nieuwbouw, die daar overigens overwegend laag is. Daar staat tegenover dat het vrachtverkeer dat nu de bedrijven bedient, verdwijnt.

**keuze ontsluiting en tracé**  
Het verdelen van het autoverkeer over twee stadswegen heeft meerdere voordelen. De verdeling speelt in op de hoogten in het plangebied. Met de industrie verdwijnt ook het vrachtverkeer dat nu verantwoordelijk is voor de overlast. Het woonklimaat langs de Weurtseweg verbetert en de weg is makkelijk over te steken. De verbinding tussen Waterkwartier en Waalfront, op het grensvlak, wordt hecht doordat aan weerszijde direct aan de straat wordt gewoond in grondgebonden woningen. De woongebieden langs de Weurtseweg worden voor de auto ontsloten

vanaf deze straat. De auto's staan toegedekt geparkeerd in de bouwblokken (de dijkhoven) of onder de bebouwing en het maaiveld (het fortlandschap). Er is daardoor een minimaal aantal verkeersbewegingen rond de woningen. De groene stroken tussen de bebouwing, de dijkopgangen, die naar de dijk omhoog lopen en een sterk landschappelijk karakter hebben, zijn autovrij. Zo functioneren ze als plantsoenen voor de buurt.

**T-kruisingen**  
De Waalbandijk wordt niet gekruist door autoverkeer, waardoor voor wandelaars en fietsers een veilige, comfortabele en landschappelijk aantrekkelijke route mogelijk wordt. De weg langs de Waalbandijk wordt minder belast, zodat kruisingen eenvoudig zijn uit te voeren en er betrekkelijk dicht op de weg kan worden gewoond. De weg midden door het Waalfront heeft alleen aansluitingen richting de Waal. De T-kruisingen zijn eenvoudig en overzichtelijk en bescheiden te dimensioneren. De weg ligt aan de zijde van het park en iets verdiept ten opzichte van de Waalbandijk, waardoor de verkeershinder voor de aanliggende woningen verder is beperkt. Er zijn in totaal drie aansluitingen op de nieuwe stadsweg en de doorkruising van het park is beperkt tot één. Het geheel van de auto-ontsluiting is een overzichtelijk en voor de bewoner en bezoeker goed afleesbaar systeem. De gestrektheid en de ligging parallel aan de Waal verduidelijken de historische landschapsstructuur waarop de stedeboom is gebaseerd.

**voor en achter het Waalhaeve-complex?**  
De ontsluiting langs twee parallelle lijnen betekent dat het Waalhaeve-complex aan beide zijde aan een weg komt te liggen. De vraag is uiteraard vaak gesteld of dat niet teruggebracht kan worden tot één. Hierover is dan ook uitgebreid van gedachten gewisseld en de alternatieven onderzocht. Een tunnel is financieel onrealistisch en wordt niet gerechtvaardigd door de verkeersintensiteit. De weg langs de Waalbandijk ten westen van het Waalhaeve-complex naar de Weurtseweg voeren betekent een drastische toename van het verkeer op de Weurtseweg. Dit leidt tot overbelasting van het laatste stuk van de Weurtseweg en daarmee scheiding tussen Waalfront en Waterkwartier; juist bij de haven waar de dijk en de rivier nabij zijn. Het is een aantasting van het woonkarakter van de Weurtseweg en geeft een zware belasting aan de zuidzijde van het Waalhaeve-complex, waar de straat dicht langs de gevel loopt; dit benadeelt niet alleen het wonen, maar ook de voorzieningen in de plint van het gebouw. Het heeft een negatieve invloed op de verblijfskwaliteit en de bereikbaarheid van het Krayenhoff-plantsoen. Er ontstaat een extra verkeersknooppunt in de

Weurtseweg, dat door zijn zwaarte omvangrijk zal worden met vaak wachtende auto's. Het verkeer tussen Waalhaeve-complex en de dijkhoven isoleert het complex van de rest van de woningen langs de Weurtseweg. Het afbuigen van de middenweg naar de Weurtseweg vraagt veel ruimte en betekent een doorsnijding van de Waalbandijk. Dat is een aantasting van de landschappelijk/ stedebouwkundig belangrijke dijk. De dijk is belangrijk vanwege de landschappelijke continuïteit en de cultuurhistorie. De evenwijdigheid aan de Waal, de gestrektheid en de overzichtelijkheid wordt ernstig verstoord.

**verdiepte ligging**  
De route aan de noordzijde van het Waalhaeve-complex, zoals opgenomen in het masterplan biedt de mogelijkheid de negatieve invloed van de weg goed te beperken. Door de weg aan de noordkant van de dijk verdiept aan te leggen, geven afstand en hoogteverschil voldoende afscherming van geluid en zicht. De verdiepte ligging van de weg vormt een aantrekkelijk tussenniveau tussen dijk en lage kade langs de haven. Tussen weg en kade zorgt een eenvoudige muur als borstwering direct langs de weg en het lage niveau van de kade voor voldoende afscherming om comfortabel langs de haven te kunnen wandelen. Bovenlangs de weg ligt het trottoir enkele decimeters extra verhoogd, zodat, indien men bovenlangs loopt, goed uitzicht heeft de omgeving. Doordat de Waalbandijk weer wordt gevormd als dijk met grastaluds, heeft men wandelend over de kruin ruim zicht op haven en rivier. De dijk wordt ter plekke van het Waalhaevecomplex niet verhoogd.

**plein achter de Hezelpoort**  
Bij de Hezelpoort komt het verkeer pas bij elkaar. Daar waar nu het terrein van De Gelderlander aan de weg raakt kan een eenvoudige aansluiting worden gemaakt. Het verkeer kan daar ondergeschikt worden gemaakt aan de als plein in te richten ruimte. Een aantrekkelijke knoop waar haven, poort, handelskade en diverse belangrijke gebouwen bij elkaar komen. De Waalbandijk, een van de standvastige lijnen in het gebied, historisch interessant, bepalend voor de landschapsstructuur en daardoor een van de identiteitsdragers van het Waalfront, blijft tot het begin bij de Hezelpoort goed herkenbaar en zonder onderbreking als wandelroute te genieten.





langzaam verkeer

#### langzaam verkeer

In tegenstelling tot de ontsluiting per auto wikkelt het langzaam verkeer zich af via een fijnmazig netwerk waarvan de verbinding op de kruin van de Waalbandijk de kern vormt. Daartoe krijgt deze dijk over een deel van het tracé een verhoging en een groene afwerking. Niet om waterstaatkundige redenen, maar puur om er landschappelijk een aantrekkelijker route van te maken. Vanaf het ononderbroken fiets- en voetpad op de Waalbandijk is er goed zicht op de lange lijnen die aan weerszijden van de dijk het plangebied in de lengterichting ontsluiten: de bestaande Weurtseweg, het nieuwe oeverpad langs de Waal en de rivier zelf. Verbindingen in de dwarsrichting lopen over de dijk door. Dat geeft de zekerheid dat - ook al is het voor de deelnemer aan dat verkeer niet direct zichtbaar - er aan de andere kant een vervolg ligt op de ingeslagen weg. Voor de auto komt binnen het Waalfront geen directe dwarsverbinding met de Weurtseweg. Zo hoeft het langzaam verkeer niet te worden gekruist en blijft het landschappelijk karakter van de Waalbandijk intact.

#### hoogwaardig openbaar vervoer

In de toekomst moet rekening gehouden worden met een hoogwaardig openbaar vervoerverbinding richting Beuningen.

#### de stamlijn

Hoewel op dit moment niet meer in gebruik, is rekening gehouden met de aanwezigheid van het goederenspoor. De eventuele komst van een goederentrein zal een bijna archaïsche verschijning zijn, met een man met rode vlag die voor de stapvoets rijdende trein uit het verkeer waarschuwt op de kruisingen. De stamlijn is op verschillende manieren inpasbaar. Of de lijn blijft ongeveer op de huidige plaats aan de binnenzijde van de Waalbandijk liggen. Ter hoogte van het fort zal de lijn dan wel opgeschoven moeten worden om de eerste omgrachting van het fort weer zichtbaar te maken. Een andere optie is de lijn in het profiel van de nieuwe stadsweg op te nemen.

#### parkeren

In de meeste deelgebieden wordt uit het zicht geparkeerd. Dit zorgt voor een openbare ruimte die niet gedomineerd wordt door stilstaande auto's. Waar mogelijk wordt het hoogteverschil ingezet, zoals bij de dijkhoven, waar op het maaiveld onder een dek geparkeerd wordt. Het weren van auto's op plekken waar zij niet gewenst zijn gebeurt niet defensief met paaltjes, verhoogde stoepranden of verbodsborden. Hier worden landschappelijke middelen ingezet zoals het reliëf, bomen, hagen en halfverharding op de grond. Geen steenachtige verkeersruimte waar het verboden te parkeren is, maar een aantrekkelijk landschap waar niemand op de gedachte komt om daar de auto neer te zetten. Voldoende aanbod in gebouwde parkeervoorzieningen levert het alternatief.



hoogwaardig openbaar vervoer, over de Weurtseweg of over de nieuwe stadsweg



parkeren: ondergronds, halfverdiept, onder een dek of op maaiveld



4.8 wonen en voorzieningen

De nieuwe woonwijk aan het Waalfront krijgt eigen voorzieningen, maar profiteert ook dankbaar van de al aanwezige faciliteiten als scholen, winkels en horeca in de aangrenzende stad. Daarmee kunnen ontbrekende functies worden toegevoegd en de bestaande versterkt.

**milieudifferentiatie**  
Het leven in het Waalfront is uiteraard gericht op de rivier. Maar het landschappelijk raamwerk schept verschillende condities om die kwaliteit te benutten. Daardoor ontstaan verschillende milieus. Het binnenstedelijk milieu vindt zijn oorsprong in de nabijheid van het centrum en het directe contact met rivier en haven. Hezelpoort en Waalkade zijn de koppelingen. Het tuindorp-karakter van het Waterkwartier is voortgezet in de dijkhoven. Het fort- en rivierlandschap heeft een meer open karakter en bepaalt de gestapelde bouwwijze ter plekke. Midden door het Waalfront vormen dijken en het park de landschappelijke ruggengraat die uitmondt in de groene ruimte rond het fort. Fort Krayenhoff is de verbindende schakel met de Waal. De differentiatie in milieus vindt zijn oorsprong in de landschappelijke context en is versterkt door de programmatische invulling van de deelgebieden. Het gaat daarbij om de mix en de aard van de voorzieningen en de typologie en de menging van de woningen.

**wonen**  
Het Waalfront trekt bewoners van allerlei pluimage aan. Starters op de woningmarkt maar ook hun ouders die een woning zoeken met minder kamers en meer comfort. Kinderrijke gezinnen en eenpersoonshuishoudens. Alleenstaanden die in de buurt van een partner willen wonen maar wel op hun eigen zelfstandigheid gesteld zijn. Iedereen heeft een eigen band met Nijmegen. Hier opgegroeid en na veel van de wereld gezien te hebben, een thuiskomst. Ergens elders gestudeerd hebbend en nu een eerste baan vlakbij gevonden. Net geboren en hier als kind de kans krijgen om op te groeien in een wijk die avontuurlijk en overzichtelijk tegelijk is. Inderdaad: van baby tot bejaard.

Die rijke schakering aan verschillen is af te lezen aan de manier waarop er gebouwd is. De afwisseling in hoogte, de verschillen in architectuur, de verrassingen in het landschap, de herinneringen aan een ver en recent verleden: zij dragen allemaal bij aan een wijk die zo gevarieerd is als zijn bewoners.



aansluiting op de verschillende milieus



wonen

**voorzieningen**  
De voorzieningen die in het Waalfront worden opgenomen, zijn verspreid over het hele gebied om de verrijking die deze menging van functies voor het wonen daar oplevert zo eerlijk mogelijk te verdelen. De locatie bepaalt wat waar komt. In het fortlandschap sluiten de kantoren aan bij de bedrijvigheid van het verderop gelegen industrieterrein. Langs de Weurtseweg in de dijkhoven oefenen urban professionals die daarboven wonen, op de begane grond hun beroep uit. Een zelfde bevolkingscategorie treffen we aan in het Quartier Romain, waar de praktijk aan huis het straatbeeld verlevendigt. Aan de handelskade sluiten de daar gevestigde winkels en horeca aan bij het sfeer van de binnenstad.

Dicht bij de rivier liggen tot slot de bijzondere gebouwen die een regionale, zelfs landelijke functie vervullen. Het fort dat de militaire ondergrond van het Waalfront zichtbaar maakt, het voormalig industriegebouw dat in het Quartier Romain een nieuw leven krijgt ingeblazen en de nieuwbouw op het eiland, waarin de Waal zijn verhaal vertelt.

**bouwhoogten**  
Bij de ontwikkeling van het masterplan Waalfront stond al vrij vroeg één uitgangspunt vast: de woonbebouwing die daar komt moet niet als een wand langs de rivier een nieuwe barrière gaan vormen. De hele woonwijk en de daar achter gelegen buurt moeten kunnen profiteren van wat deze plek zo uniek maakt: de band met de Waal. Daar waar hoog gebouwd wordt, gebeurt dat op een manier die zoveel mogelijk mensen een weids uitzicht oplevert zonder dat het ten koste gaat van anderen die daar achter wonen.

De woningen in het Quartier Romain die het dichtst aan de rivier liggen zijn dan ook karakteristiek het laagst. Op het eiland en het fort, twee andere rivierlocaties, wordt nauwelijks gebouwd. In het groen dat aan de Waal grenst staan torens die een maximaal woonoppervlak opleveren terwijl ze een minimaal grondoppervlak in beslag nemen en het uitzicht vooral verrijken voor anderen.



voorzieningen



bouwhoogten





## 4.9 openbare ruimte

### openbaar groen

Het wonen verbindt de stad met de rivier voor degenen die daar hun onderdak vinden, er op uitkijken of op loopafstand dichtbij zijn. Het groen koppelt de rest van westelijk Nijmegen met de Waal. In de langsrichting en dwars daarop is dat te zien op de plankaart. Die laat zich lezen als een veelpotige groene reuzenhagedis die op weg is naar de nieuwe stadsbrug. De staart is verbonden met de binnenstad, de poten vormen de verbinding met het Waterkwartier. De bek lijkt te willen happen van de dubbele bomerrij langs de Rivierstraat. De kam op het achterhoofd is de aanloop tot de flaneerroute die langs het water terug naar de Waalkade leidt.

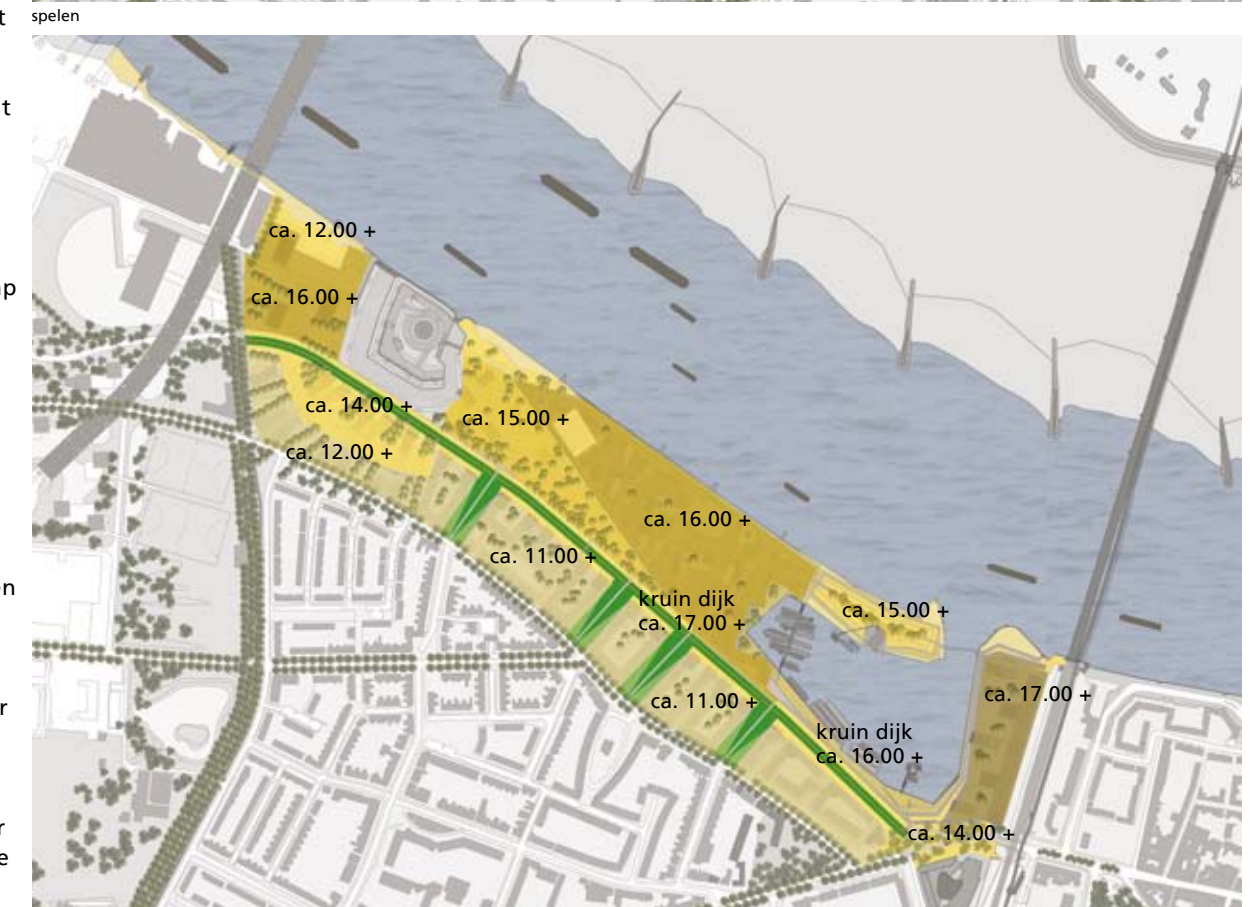
### maaieldhoogten

De rivier en de menselijke activiteiten om de dynamiek te beteugelen met dijken, kaden en ophogingen, vindt zijn afspiegeling in een afwisseling in hoogte. Dit reliëf is kenmerkend voor het gebied. Het masterplan maakt gebruik van de niveauverschillen.

Het masterplan voorziet in een doorlopende, lage kade (ca. 11.00 - 12.00 +NAP) langs de haven die aansluit op de Waalkade. Deze loopt een of twee keer per jaar onder. Het middenniveau (ca. 14.00 +NAP) geeft verbinding met het Waterkwartier dat ongeveer op het zelfde peil ligt. Dit strekt zich uit over de dijkhoven. Ook het park heeft dit peil, zodat dit groene gebied zich duidelijk onderscheidt van de twee begrenzende dijken. Het Quartier Romain heeft een straatniveau op het veilige peil (ca.16.00 + NAP). De Bandijk en de handelskade hebben een aangezette hoogte (ca. 17.00 +NAP). Dit spel met het reliëf biedt extra momenten van overzicht en uitzicht. De beleving van het landschap - dijken en rivier - wordt daardoor intenser. Vooral de waterspiegel komt zo meer in het zicht of is directer te ervaren. Ook de dynamiek van de rivier is scherper afleesbaar en spectaculairder, bijvoorbeeld als de lage kade onderwater loopt.

### spelen

Als kind opgroeien in het Waalfront is bijzonder, omdat de stad vlakbij is en het landschap rondom. In zo'n gevarieerde omgeving zijn vele aanleidingen aanwezig om te ontspannen, te ontdekken en elkaar te ontmoeten. De helling bij het fort sneeuwt soms 's winters onder en is dan plotseling een glijbaan. De visplek aan de kade staat een paar maanden later onderwater. Er zijn zoveel verschillende geheimen te ontdekken die allemaal openbaar toegankelijk zijn. De toevoegingen die het voor een kind extra interessant maken om daar wat langer te blijven, hebben een eigen sculpturale kwaliteit die ook zijn betekenis behoudt als het intussen bedtijd is geworden.

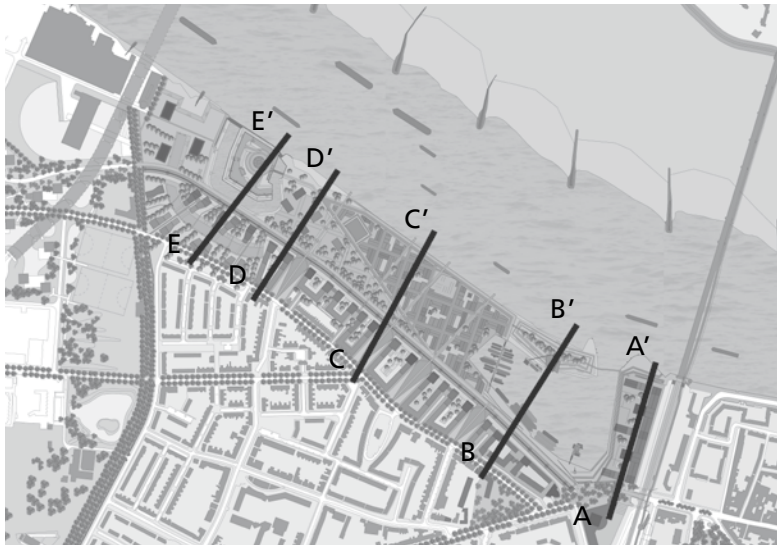


maaieldhoogten t.o.v. NAP



4.10 profielen

Een doorsnede van het Waterkwartier naar de Waal geeft inzicht in de opbouw van de verbinding tussen de stad en de rivier. De reeks van profielen van oost naar west achter elkaar geplaatst laat de ontwikkeling van de ruimte zien. Bij alle profielen is de kijkrichting naar het westen gericht.



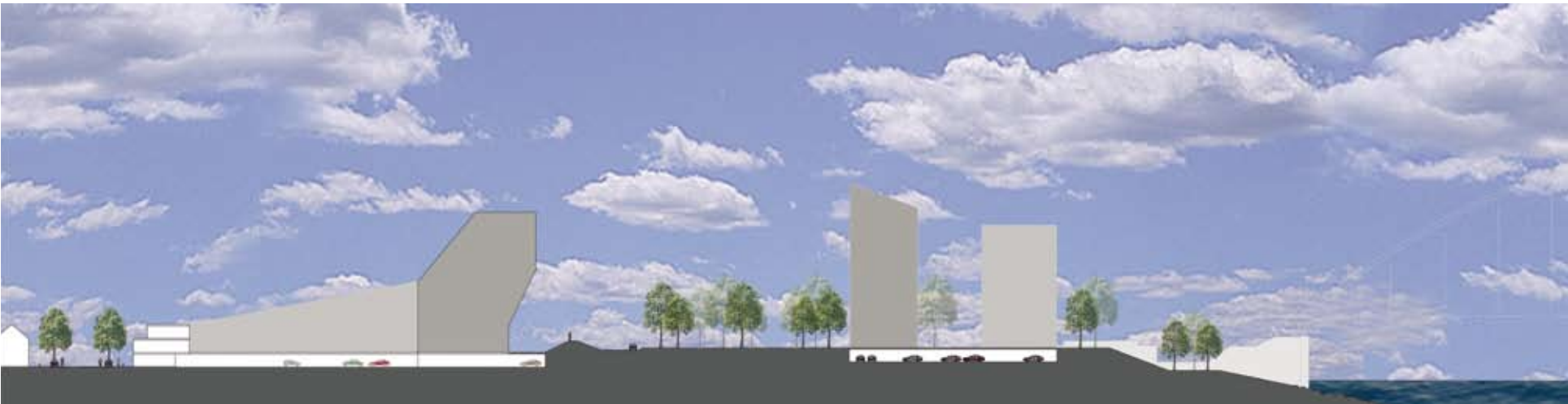
aanduiding van de profielen op de plankaart



profiel C-C' van de dijkhoven, het park en het quartier romain



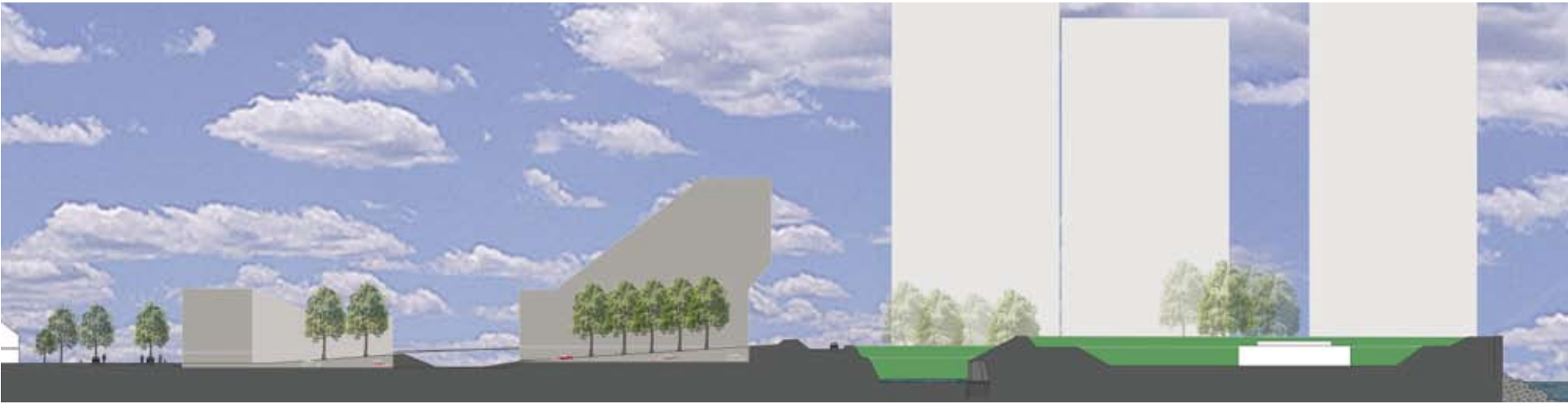
profiel A-A' van de handelskade met quartier romain op de achtergrond



profiel D-D' van de dijkhoven en het park met het fort op de achtergrond



profiel B-B' van het Waalhaevecomplex en het eiland met quartier romain op de achtergrond



profiel E-E' ter plekke van het fortlandschap en het fort met de bakens op de achtergrond



4.11 silhouet van de stad

Het beeld vanaf de Waal, van spoorbrug naar nieuwe stadsbrug is opgebouwd uit oever en bebouwing. De oever heeft verschillende verschijningsvormen.

opeenvolging van kaden

Het is een opeenvolging van kaden, soms verdeeld over twee niveaus en verbonden door brede trappen en taluds, soms bekleed met basalt, waar mogelijk voorzien van gras. Een bijzonderheid is de oude vestingmuur van het fort. Naar het westen, waar de oever niet meer de buitenbocht van de rivier vormt, is een overgang naar strandachtige situaties met grasvelden, gelijk de uiterwaarden aan de overzijde.

geen front aan de Waal

De bebouwing is direct aan de rivier doorgaans laag, zodat de hogere stapeling zich niet te veel opdringt. Alleen aan de uiteinden van het Waalfront reageert zwaardere bebouwing op de aansluitende omgeving: de stevige blokken van de handelskade sluiten aan bij het centrum en de hoge torens meten zich met de nieuwe stadsbrug.

de stadsbrug

De vorm en het type brug staan nog niet vast. De brug wordt in een later stadium verder uitgewerkt.



zicht vanaf de Waalbrug op de stad

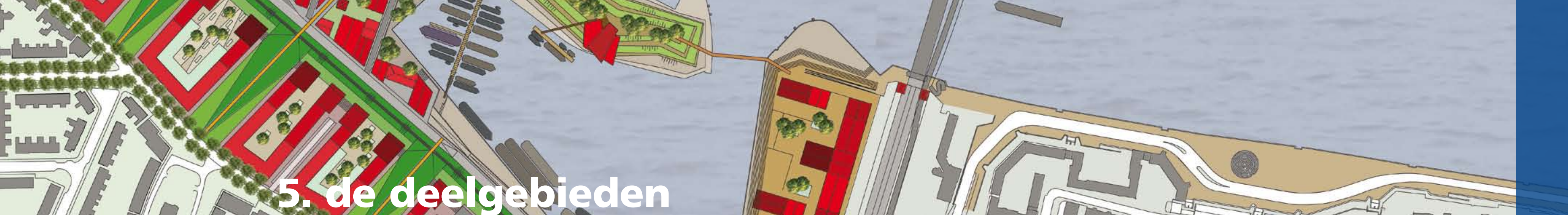


zicht vanaf de spoorbrug op het Waalfront

zicht vanaf de Oosterhoutsedijk richting het masterplan Waalfront







# 5. de deelgebieden

|     |                     |     |
|-----|---------------------|-----|
| 5.1 | de handelskade      | 73  |
| 5.2 | de waalhaven        | 79  |
| 5.3 | het eiland          | 83  |
| 5.4 | de dijkhoven        | 89  |
| 5.5 | het quartier romain | 95  |
| 5.6 | het park            | 101 |
| 5.7 | het fort            | 107 |
| 5.8 | het fortlandschap   | 113 |
| 5.9 | de bakens           | 119 |

**de deelgebieden**  
De landschappelijke en cultuurhistorische gegevens bepalen in sterke mate de grenzen waarmee het plangebied Waalfront kan worden opgesplitst in deelgebieden. Vervolgens vormt die geschiedenis een dankbare reden om per gebied aanleidingen te formuleren waarmee het masterplan Waalfront nader is uit te werken. De nu volgende beschrijving van de keten van negen unieke onderdelen van het Waalfront die zich aan de linkeroever van de rivier gaan manifesteren levert daar het bewijs van.





## 5.1 de handelskade

**De bebouwing op de plek waar nu De Gelderlander geschreven, gedrukt en verspreid wordt is straks het vitale knooppunt tussen binnenstad en Waalfront. Bovenover vormen treinen de verbinding van de stad met de rest van Nederland. De Waalhaven haaks daarop is een klassieke aanlegplaats tussen het buitenlandse achterland en de zee.**

### situatie

Aan het eind van de 19de eeuw wordt Nijmegen verlost van zijn functie als vestingstad en kan dan buiten zijn middeleeuwse begrenzing treden. Overal worden de vestingwallen geslecht en stadspoorten gesloopt om plaats te maken voor brede singels met statige huizen voor de welgestelden. Overal, behalve op één plek. Daar waar de nieuwe treinverbinding met Arnhem de stad bereikt vormt de spoordijk een nieuwe barrière tussen de binnenstad en het gebied ten westen daarvan. Ten westen van de afgebroken Hezelpoort komt weliswaar een viaduct en ook bij de Waalkade is nog een verbinding maar verder zal het spoor lange tijd de uitbreiding naar het westen blokkeren. Het masterplan voorziet in een verbetering van de verbinding met de binnenstad door de bouw van een tweede fietsers- en voetgangerstunnel bij de Hezelpoort. De doorgang onder de spoorbrug bij de Waalkade in de richting van de haven krijgt een nieuwe impuls door de aanleg van een beweegbare brug naar het havenhoofd.

De handelskade wordt een levendig stuk stad. Samen met het al gerealiseerde complex Waalhaeve en de woontoren Waalpanorama die in ontwikkeling is, vormt de handelskade een stevige overgang van de binnenstad naar het Waalfront.



vogelvlucht van de handelskade



sfeerbeeld van de handelskade





**openbare ruimte**

De handelskade wordt gekenmerkt door stoere, duurzame materialen. Het is een kade die tegen een stootje kan en dat laat zien door zijn materialisering van granietkeien, stalen bolders en enorme trappartijen. De ontmoeting aan de kant van de Waalhaven speelt zich af op drie niveaus, Het onderste niveau, de lage kade, verloopt van ca. 11.00+ NAP tot 12.00+ NAP en zal dus bij variërende waterstanden een kleiner of groter oppervlak in beslag nemen. Het huidige maaiveld ligt gemiddeld op ca. 14.00+ NAP en sluit daarmee aan op de verbinding met de Waalkade die onder de spoorbrug doorloopt. Op dit niveau wordt geparkeerd onder de gebouwen en het maaiveld daar omheen, dat een peil van ca. 17.00+ NAP krijgt. Daarmee is de handelskade een autovrij verblijfsgebied aan het water. Een terras op de avondzon vormt de uitloper van het café met uitzicht op de gerestaureerde kraan die in de as van de Hezelpoort geplaatst een markante positie inneemt.

Trappartijen tot aan het water van de haven overbruggen de hoogteverschillen van ca. 11.00 tot 17.00 meter boven NAP. Bij hoogwater staan ze gedeeltelijk onder, waardoor de dynamiek van het water zichtbaar wordt. De Waal kan in de loop van de seizoenen een verschil in hoogte vertonen dat de 7 meter overstijgt.



gezelligheid langs de kade



met de brug van het eiland naar de handelskade



de trappen verschillen van breedte en hoogte



veel verschillende plekje's op te zitten



met trappen van het nieuwe maaiveld naar het water



robuuste materialen



een autoloos maaiveld





### bebouwing

De compacte, stedelijke bebouwing van de handelskade reageert op de aangeboden situatie tussen station en haven, de bestemming van spoor en binnenvaart. De gebouwen zijn duidelijk geïnspireerd door wat er bij zo'n plek aan het water hoort: pakhuizen. Overal ter wereld worden pakhuizen aan prachtige havenlocaties omgebouwd tot woongebouwen. Dat kost vaak veel moeite. Handelswaar kon je hijsen, dus pakhuizen werden hoog. Goederen hadden geen daglicht nodig, dus pakhuizen kregen kleine raamopeningen en werden diep. De verdiepingen moesten vooral niet hoger worden dan wat de sjouwerman kon stapelen en werden dus vaak niet meer dan stahoogte. Dit alles leverde stevige gebouwen op die ondanks al die lastige eigenschappen met veel succes overal verbouwd worden tot gewilde appartementen.

Dit levert inspiratie op voor bouwen aan de handelskade. Hier komen stoere gebouwen die passen bij de maat van de rivier, de spoorbrug en de gebouwen die daar al rond de haven staan of in aanbouw zijn. Alleen: vanzelfsprekend hebben ze een lift, ze genieten voldoende daglicht en de verdiepingshoogte is berekend op mensen en niet op gestapelde goederen.

De kant aan de spoordijk is niet gesloten, maar biedt een levendige aanblik met geluidwerende beglazing en een enkele galerij die als geluidbuffer dient. De geluidsbelasting is wel een aanleiding om aan deze zijde mechanische ventilatie toe te passen. Het aantal bouwlagen aan de spoorzijde is overwegend 6 of 8 bouwlagen en sluit daarmee aan op de bebouwing aan de oostkant van het spoor en het project Waalpanorama aan de Voorstadslaan, zuidelijk van de Waalhaven.

De invulling van het woonprogramma is stedelijk en zeer gevarieerd: lofts, seniorenwoningen, studentenwoningen, woon/werkwoningen, appartementen en starterswoningen bieden iedereen onderdak. In de plint komen openbare functies waaronder horeca. Daarnaast zijn er op de begane grond ook werkruimtes en ateliers, eventueel te verbinden met daarboven gelegen woningen.



overhellende gebouwen aan de kade



een balkon op de zon



pakhuizen om in te wonen



nautische verwijzingen in de architectuur



op de trappen in de zon aan de haven



nieuwe pakhuizen



industriel karakter met een open uitstraling





## 5.2 de Waalhaven

**Van alle deelgebieden binnen het Waalfront behoudt de haven het meest zijn oorspronkelijke functie en karakter. Daarmee blijft er een zichtbare band met het verleden, ook in de toekomst.**

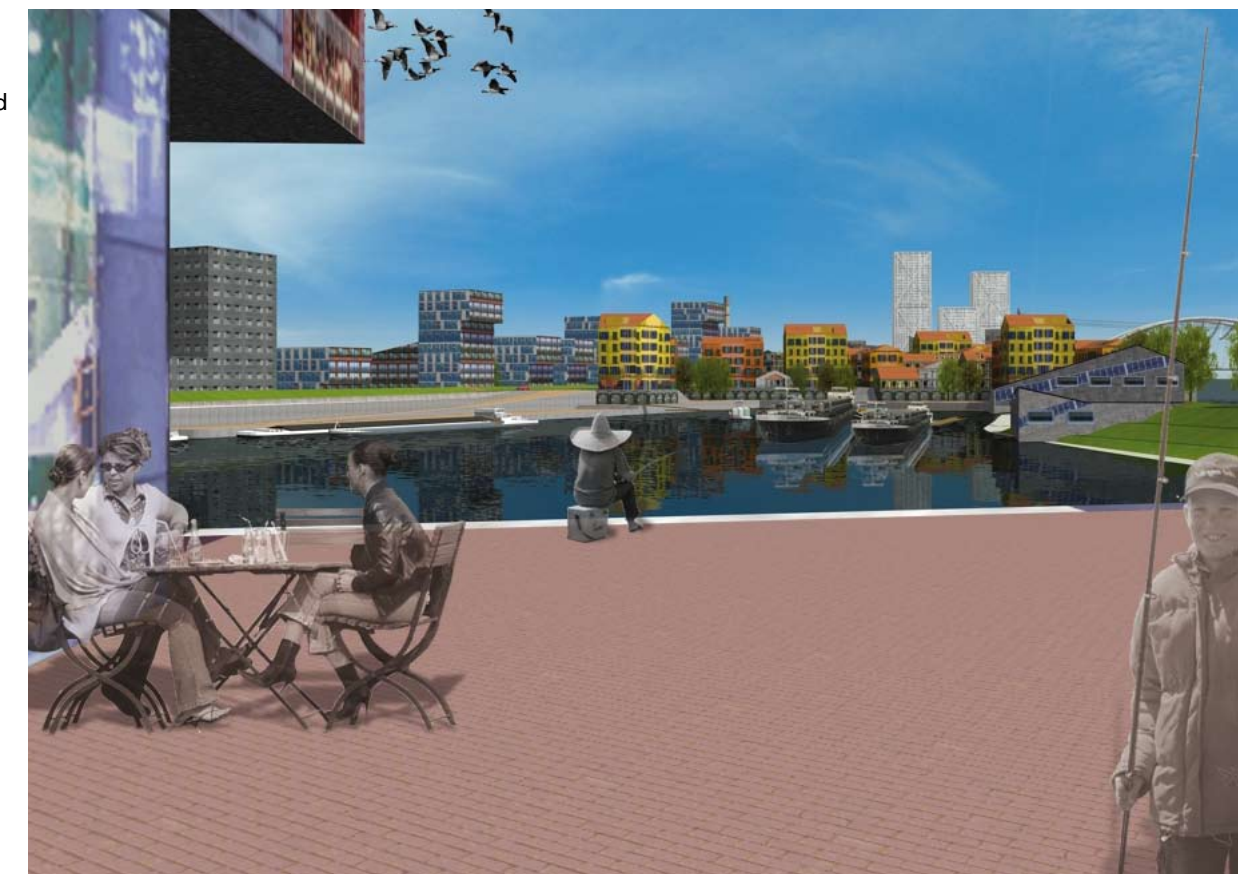
### situatie

De haven is een belangrijk landschappelijk element in het Waalfront. Hier dringt de Waal het land binnen en verlengt daarmee de oeverlijn aanzienlijk. Deze grens tussen land en water heeft een dynamisch en levendig karakter. Drijvende steigers zijn met bewegende gangpaden aan de vaste wal verbonden. Nieuwe schepen leggen aan waar er net een vertrokken is, voortdurend verandert het aanzicht van dit stuk stad in kleur en volume. Zo constant als de haven door de jaren heen is, zo afwisselend is hij in ieder seizoen, bij hoog en laagwater, van bijna rimpelloos tot heftig golvend.

Hoewel niet meer een plek van laden en lossen, vervult de Waalhaven nog steeds een specifieke functie voor de binnenvaart. Het is een van de weinige havens in Nederland, waar schippers langer dan drie nachten mogen blijven en dus vakantie kunnen houden. Het drijvend schipperscentrum KSCC (Katholiek Sociaal Cultureel Centrum) fungeert als ontmoetingsplek en is het laatste in zijn soort met een aalmoezenier aan boord. Het carillon manifesteert naar buiten in beeld en geluid deze geestelijke lading.



vogelvucht van de Waalhaven



sfeerbeeld van de Waalhaven



**openbare ruimte**

Trappen, muren en hellingbanen zorgen voor de verbindingen tussen het plein achter de Hezelpoort, de handelskade, het Quartier Romain en de lage en hoge kadeniveaus. Zo wordt een wandeling langs de haven een aantrekkelijke route waarbij steeds een ander perspectief wordt geboden. Met vanaf de hoge kade van de handelskade zicht over het eiland en het rivierenlandschap, terwijl vanaf de lage kade rondom, de relatie met het water in de Waalhaven sterker ervaren kan worden. Dwars over het water steekt een steiger over van wal naar wal op de plek waar ooit de grens van de Romeinse stad lag, haaks daarop aangemeerd liggen de schepen.

Bij de inrichting van het openbaar areaal worden bestaande materialen zoveel mogelijk hergebruikt. De verlichting langs de wandelroutes op de kade en steigers is laag om er ’s nachts voor te zorgen dat het donker oppervlak van het water in de havenkom geheimzinnig en peilloos diep lijkt. De woonbebouwing met zijn verlichte vensters aan drie kanten van de haven vormt een levendig contrast met het schiereiland aan de kant van de rivier. Vanaf de meeste woonlagen is er over de haven heen zicht op de Waal en de daaraan gelegen uiterwaarden.



openbare kaden, wandeling langs de haven



trappen om op te zitten



robuuste materialisatie



grote bolders als zitelementen



de plek voor museumschepen gekoppeld aan het museum

**bebouwing**

In de haven is ruimte voor woonschepen, museale schepen en wachtende binnenvaarders. Het schipperscentrum ligt centraal in het gebied. Voor functies als Rijkswaterstaat, waterpolitie en brandweer, die nu op het schiereiland gevestigd zijn, moet een geschikte plek gevonden worden. Een drijvend paviljoen met eigen steiger zou een optie kunnen zijn, in verband met onder andere bereikbaarheid en veiligheid moet dit verder onderzocht worden. Aan de zijde van de stadsweg kunnen in het hoogteverschil werfkelders gemaakt worden. Ter plekke van het Quartier Romain wordt de bebouwing doorgetrokken tot aan de lage kade van ca. 12.00 + NAP, zo ontstaat een directe relatie tussen de bebouwing en het water.



in de haven blijft plek voor het schipperscentrum en de scheepvaart



contact met het water



zicht op de haven



de kaden



drijvend in de Waalhaven





### 5.3 het eiland

**Het eiland is het kleinste van de deelgebieden maar door zijn centrale positie en uniek karakter een van de meest uitgesproken plekken in de route langs het water van Waalbrug naar de Stadsbrug.**

#### situatie

In de nieuwe situatie is het eiland niet langer de enige plek van het Waalfront waar de rivier in zijn volle omvang ervaren kan worden. Dat geldt immers nu voor de hele oever tot aan de nieuwe brug. Eén ding blijft hetzelfde: net als op het stenen havenhoofd aan de handelskade bij de spoorbrug is vanaf het groene eiland de knik in de rivier spectaculair te ervaren. Rechts ligt de binnenstad met daarachter de Ooypolder waar het groen net boven de dijken uit komt. Aan de overkant het landschap van de uiterwaarden en links de overwegend groene ontmoeting van Waalfront en rivier. Dit contrast tussen beide kanten van de haveningang, tussen stad en landschap, wordt versterkt door het eiland nog groener te maken en de daarop aanwezige bebouwing te beperken tot één paviljoenachtig gebouw met een speciale openbare functie

Dit is de plek om onder statige bomen uit te waaien en van het uitzicht te genieten. Misschien kort, misschien net zo lang als het duurt om een binnenvaartschip voorbij de elektriciteitscentrale aan te zien komen en stroomopwaarts in de bocht achter Lent weer te zien verdwijnen.

Het eilandgevoel wordt versterkt door wat nu een schiereiland is ter plaatse van zijn ontmoeting met het vasteland waterstaatkundig verantwoord te verlagen, zodat het bij tijd en wijle helemaal omringd is door water. Twee nieuwe bruggen, waarvan die over de havenmondig beweegbaar is, vormen dan de verbinding met het land.



vogelvucht van het eiland



sfeerbeeld van het eiland





### openbare ruimte

Hoe bescheiden van omvang het eiland ook is, omdat de bebouwing paviljoenachtig is, heeft de openbare ruimte een hoge kwaliteit. De grote bomen op de kruin zijn aangevuld met soortgenoten om beschutting te bieden aan de zitgelegenheid die daaronder aanwezig is. Geen parkbankjes, maar op dekstoelen gebaseerde zetels waarin de verlichting voor 's avonds is opgenomen. Ook hier, net als in de haven, laag op de grond gericht om de voorbijkomende scheepslichten niet te overstralen.

Het eiland is alleen voor langzaam verkeer, bevoorrading en nooddiensten bereikbaar. Bezoekers van het paviljoen parkeren bij voorkeur in de nieuwe Hezelpoortgarage. Het hoogste punt, waar het paviljoen staat, ligt op ca. 15.00+ NAP. Vanaf daar loopt aan de rivierkant een oeverbeschoeiing flauw hellend af naar het water. Aan de kant van de haven zijn de verschillen in hoogte hoekiger om te eindigen op het lage kadeniveau van ongeveer 9.00+ NAP. Aan deze zuidkant, in de zon en met uitzicht op de haven, is het paviljoen met caféterras uitnodigend.



een plek met uitzicht over de rivier en de uiterwaarden



halfverharding op de top van het eiland



halfverharding



taluds bestaand uit basaltkeien



beschutting onder de bomen



vissen aan de oever



de taluds, deels van basaltkeien en deels van gras



**bebouwing**

Het eiland is het enige deel van het Waalfront waar de bebouwingsdichtheid afneemt. Het paviljoen is gedeeltelijk ondergronds in de dijk gebouwd. Een functie die zich hier zou kunnen vestigen is een museum. Hierbij kan gedacht worden aan het Fluvium, een museum dat historische, actuele en vooruitziende informatie verschaft over het rivierlandschap rondom. Maar bijvoorbeeld ook over de natuur, de manier waarop mensen daar mee om zijn gegaan in deze streken en welke rol met name de Waal daarin heeft gespeeld.

De architectuur van het gebouw slaagt erin om de aandacht op zich te vestigen zonder het karakter van een onbewoond eiland al te zeer aan te tasten. Een rijkdom aan vormen die door een eenheid van kleur bijeen wordt gehouden. Een kristal tussen de basaltblokken. Niet aangespoeld, maar stevig gehecht aan zijn ondergrond. Van ver af waarneembaar en de nieuwsgierigheid prikkelend die, dichtbij gekomen, wordt bevredigd door een nuancering in kleur die eerst zo uniform leek.



een paviljoen op het eiland



opvallende gevel



opvallende bouwstijl



interactie tussen gebouw en maaiveldinrichting



het gebouw speelt in op de verschillende hoogten in het terrein



een bijzonder gebouw op een bijzondere plek





## 5.4 de dijkhoven

**De dijkhoven onderscheidt zich als deelgebied van de andere door over de grootste lengte aangehecht te zijn op de eerder gebouwde stad: het Waterkwartier. Daar liggen al bijna honderd jaar straten die lopen in de richting van het water, zonder dat ooit te bereiken. Op die weg had de industrie zich al eerder gevestigd om het logistieke voordeel van de ligging aan de Waal voor aan- en afvoer te benutten.**

### situatie

Het ontwerp van het deelgebied de dijkhoven is in sterke mate bepaald door de positie tussen de bestaande Weurtseweg en de nieuwe stadsweg te noorden van de Waalbandijk. Haaks daarop komen brede groene dijkopgangen om het Waterkwartier eindelijk zijn verbinding met de Waal te bezorgen. Zij liggen in het verlengde van de bestaande woonstraten om een vanzelfsprekende aansluiting met de oorspronkelijke woonwijk te realiseren. Geleidelijk klimmend van de Weurtseweg naar de Waalbandijk om die geen barrière te laten zijn, maar een voor fietsers en voetgangers makkelijk bereikbare route in de lengterichting van het Waalfront. Deze dijkopgangen zijn parkjes die hun inspiratie ontleenen aan het rivierenlandschap. Evenwijdig aan de groene dijkopgangen lopen zijstraatjes met parkeerplaatsen op maaiveldniveau.

Dicht onder het oppervlak liggen in dit gebied de resten van de Romeinse nederzetting die respectvol met rust gelaten worden. Het niveauverschil tussen de dijk en de Weurtseweg is ingezet om het woongebied voor autoverkeer te ontsluiten en een parkeerplek in of vlakbij de woningtoegang te geven. Auto's blijven op maaiveldniveau, daarboven komt een dek voor voetgangers dat aansluit op de dijk. Het dek is lichtig om de wereld daaronder aangenaam te houden en geeft een tweede toegang tot de woningen.

Het gegeven verschil in niveau tussen weg en dijk vormt de aanleiding om op een voor de hand liggende manier een tweede niveau boven maaiveld aan te brengen. Om het daarmee op te tillen, bij wijze van spreken. Op deze manier lukt het om de historische laag onder het landschap te ontzien en de hoogteverschillen daarboven te gebruiken om een eigentijds parkeerprobleem op te lossen.

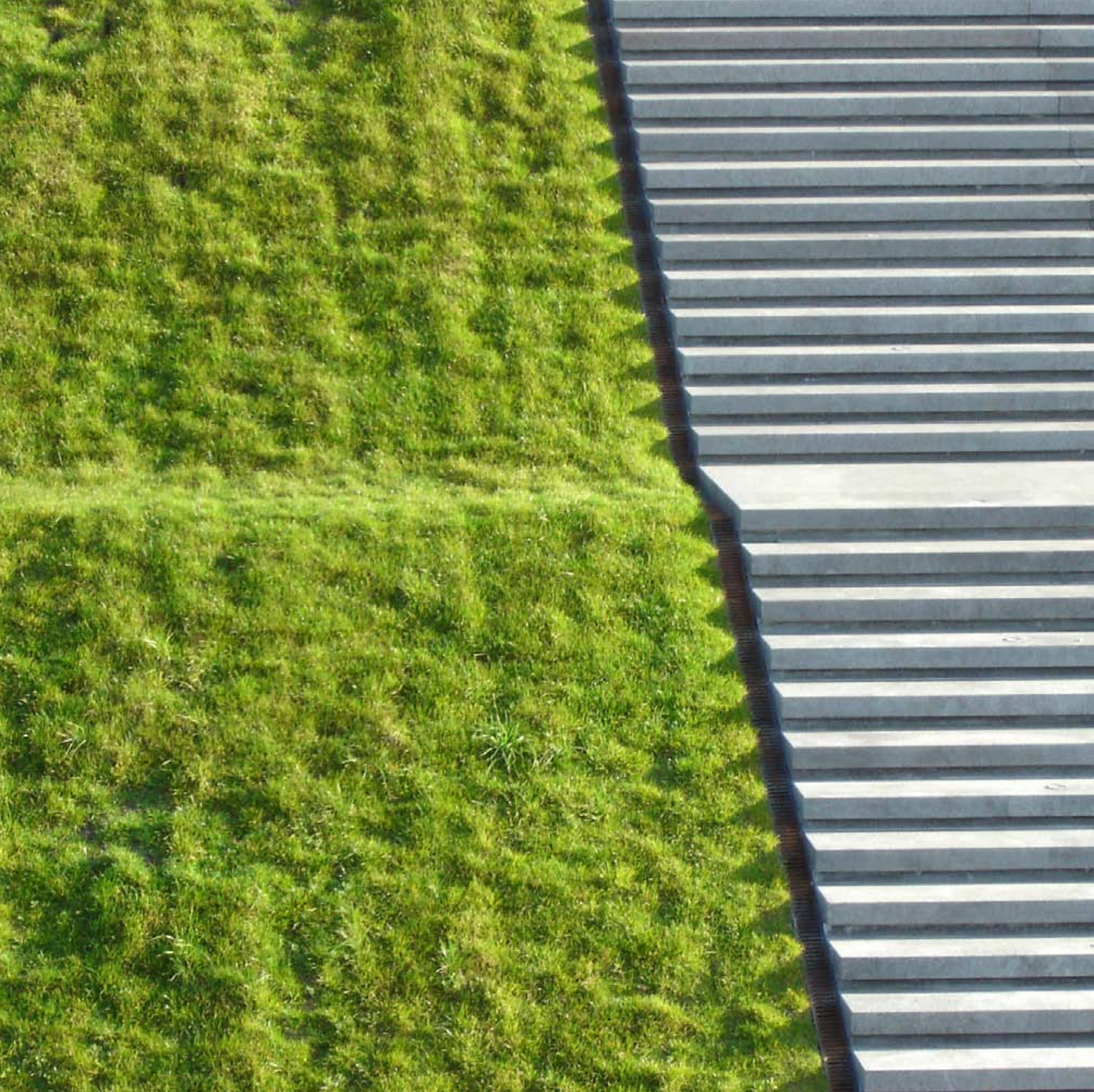


vogelvucht van de dijkhoven



sfeerbeeld van de dijkhoven





**openbare ruimte**

De meest vertrouwde ingreep die deelgebied de dijkhoven bijdraagt vanuit het Waalfront aan de omringende stad is de ombouw van de Weurtseweg. Die krijgt het uiterlijk van een plezierige woonstraat tussen twee aaneengesloten wanden met afwisselende huizen van bescheiden hoogte. Bezoekers parkeren aan beide zijden. In de kant van de nieuwbouw zijn, waar nodig, poorten in de straatwand waardoor bewoners de parkeerruimte onder het dek bereiken, hun auto neerzetten, spullen uitladen en de toegang tot hun woning bereiken.

Daarboven ligt het dek, dat aansluit op het niveau van het pad naast de dijkkruin van ca. 14.00 +NAP. Het dek sluit de wereld eronder niet af, maar vormt juist een aangename verbinding met de binnenhoven waaraan dit deelgebied zijn naam ontleent. Riante trappen die 's avonds vanuit de leuning verlicht zijn vormen de verbinding tussen onder en boven. Door ruime uitsparingen in het dek groeien bomen vanaf de grond naar de hemel die daar goed zichtbaar is. Door spleten in de houten dekvloer valt daglicht naar beneden. 's Avonds is het precies omgekeerd en straalt er kunstlicht van beneden naar boven. Als het daarboven regent, gebeurt dat daaronder ook. Daarmee is beneden een authentieke voortzetting van de buitenwereld boven ontstaan.

De hellende dijkopgangen zijn uitsluitend voor langzaam verkeer en zien eruit alsof ze er altijd geweest zijn. Ze overbruggen het hoogteverschil van ca.11.00 +NAP. op de Weurtseweg en de dijkkruin, die op ca. 17.00 +NAP ligt. Ze zijn onderdeel van een continue, op het omringende landschap gebaseerde groenstructuur. De eenvoudige inrichting met gras, bomen en gemengde bloemen zorgt ervoor dat ook de wandelaar en de fietser die daar voor het eerst komt, meteen begrijpt dat er aan de andere kant van de dijk iets ligt dat gezien en beleefd moet worden.



trap van de dijk naar de de straten



connecties van boven naar beneden



openingen in het dek



omhoog de dijk op via de groene dijkopgangen



collectief groen in de binnentuinen



wonen aan een dek



wonen aan de straat op Weurtsewegniveau



**bebouwing**

Net als bij de aanpak van de aangetroffen situatie, reageert ook het ontwerp voor de bebouwing van de dijkhoven op datgene wat er al eerder was: de lage aaneengesloten woningbouw aan de zuidzijde van de Weurtseweg. Die weerspiegelt zich aan de overkant door daar ook laag en aaneengesloten te bouwen. De eerste Nijmeegse woningwetwoningen zijn zorgvuldig in deze straatwand opgenomen. De nieuwe woningen zijn grondgebonden en hemelgericht, herenhuizen van gemiddeld drie en een halve laag. Zij beschikken over een dakterras en een buitenruimte achter het huis op het parkeerdek. De ondiepe begane grondverdieping is geschikt als werk- of praktijkruimte.

In de richting van de dijk neemt de hoogte van de bebouwing toe. Naar de rivier toe profiteren de woningen daarvan door daar meer uitzicht op te krijgen. Aan de zuidzijde ontstaat zo de mogelijkheid om zonnige en beschutte terrassen te realiseren in de helling van het dakvlak.

De binnenterreinen openen zich naar het uitzicht toe zodat de ruimte van het rivierlandschap ook te ervaren valt voor de bewoners van de dijkhoven aan de Weurtseweg. Dat geldt in het bijzonder voor degenen die wonen op de koppen aan de dijk. Daar varieert de hoogte van 7 tot 14 lagen. Het hoogst zijn de volumes op de plek waar de groene opgangen de dijk bereiken om daarmee hun positie te markeren. Er is bewust voor gekozen om de Waal niet af te sluiten met hoogbouw, maar die terug te leggen om uit te kunnen kijken over dichterbij de rivier gelegen laagbouw en langs slanke torentjes. Zo wordt het Waalfront zoveel mogelijk verbonden met de rivier waar het zijn naam aan ontleent.



herkenbaarheid van de individuele woning



wonen aan de straat



bijzondere gevels met koppen aan de dijk



subtiel accenten aan de Weurtseweg



terrassen aan de Waalbandijk



binnenhoven, soms met collectief dek



zonlicht tot aan de begane grond





## 5.5 Het Quartier Romain

**Het Quartier Romain dankt zijn naam en zijn stedenbouwkundige opzet aan de Romeinse stad die hier aan het begin van onze jaartelling lag. De bouw is compact en varieert in hoogte van 1 laag tot accenten van 6 lagen hoog. De straten zijn smal en autovrij. Het is een echt stadskwartier aan de rivier.**

### situatie

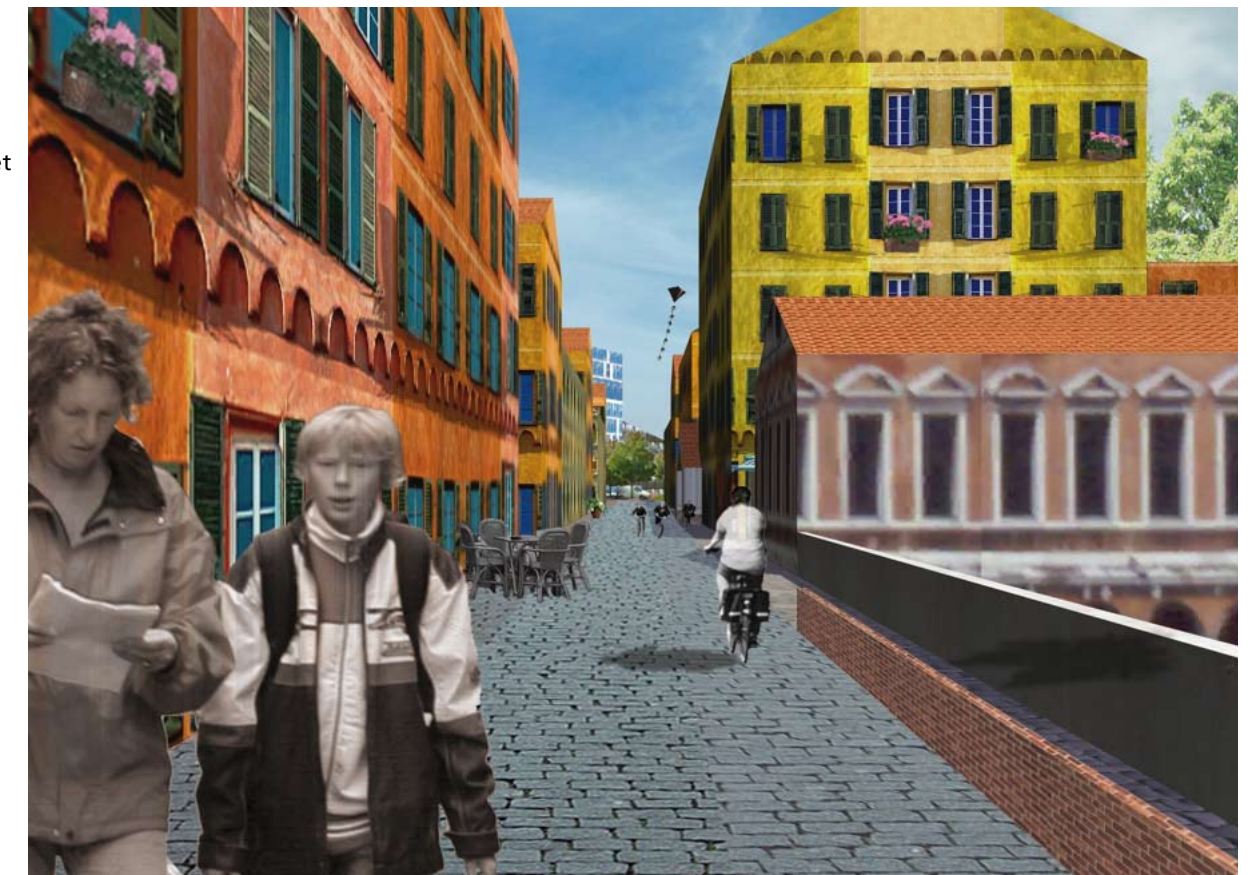
Net als in het deelgebied de dijkhoven bevat de ondergrond van Quartier Romain archeologische resten uit het allereerste begin van Nijmegen die niet verstoord mogen worden. Het verschil is alleen dat hier na de Tweede Wereldoorlog het puin van het bombardement op de binnenstad in februari 1944 bovenop is gestort. Daarmee is dit buitendijkse gebied hoog genoeg komen te liggen om ondergronds parkeren mogelijk te maken zonder de historie geweld aan te doen.

De grenzen van het gebied zijn landschappelijk bepaald door de oever van de rivier, de westelijke kademuur van de haven en de strakke, lange lijn van de 19de eeuwse dijk. De bebouwing die de Waal volgt buigt in het westen iets landinwaarts en loopt daar precies oost-west. Daar lag de noordelijke stadswal van de Romeinen.

De straten lopen in een geometrisch raster noord-zuid en oost-west. Het raster wordt doorsneden door smalle straten in de richting van de rivier die in het verlengde liggen van de groene dijkopgangen van de dijkhoven. Hierdoor wordt het raster doorbroken en is geen blok hetzelfde. Een andere bewuste versterking van het rechthoekig stratenpatroon, is het industrieel gebouw dat behouden blijft en zijn richting dankt aan de ligging van de oude Waalbandijk.



vogelvlucht van het quartier romain



sfeerbeeld van het quartier romain





**openbare ruimte**

Een sober vormgegeven openbare ruimte kenmerkt het Quartier Romain. Autoverkeer voor bewoners en parkeren voor bezoekers is beperkt mogelijk in de smalle straatjes. Het aantal obstakels dat het autoverkeer met zich mee brengt wordt tot een minimum beperkt. Geen lantaarnpalen, maar openbare verlichting die aan de gevels is bevestigd. Evenmin bomen in de straat, maar wel als de ruimte dat toelaat groene hagen of gevelbegroeiing. Voor de bestrating wordt gebruik gemaakt van hoogwaardig natuursteen dat op verschillende manieren toegepast en afgewerkt is.

Op één plek komt een uitgraving tot aan de fundamenteën van de Romeinse stad. Aan deze locatie is een bijzonder gebouw gekoppeld dat gewijd is aan deze unieke bodemrijkdom. Dat kan een educatief centrum zijn, maar ook een hedendaagse variant op de Romeinse Thermen.



groene binnenwereld in de blokstructuur



afwatering op de Waal



de straten lopen af richting het water



natuursteen van gevel tot gevel op een niveau



natuursteen met verbijzonderingen



quartier romain, quartier latin



de lange lijnen eindigen in een hoog uitzichtpunt aan de Waal



hagen verbijzonderen de vele driehoekige pleintjes





### bebouwing

Voor een deel bestaat het gebied uit grondgebonden woningen tussen smalle straten en gemeenschappelijke binnenplaatsen of individuele patio's en atria. Deze herenhuizen vinden hun buitenruimte op het dak in de vorm van terrassen. Elders komen op de begane grond bedrijfsruimtes met daarboven stedelijke appartementen. Hier zal de hoogte een enkele keer tot zes lagen oplopen.

Een gecompartmenteerde parkeergarage van één laag ligt, zonder de archeologische overblijfselen te verstoren, onder vrijwel het hele gebied. Bewoners parkeren in de garage, bezoekers deels in de smalle straatjes parallel aan de rivier. De benadering is vanaf de nieuwe stadsweg door het park, waar de ingangen van de parkeergarage op een landschappelijke manier worden ingepast. De bebouwing heeft een efficiënte structuur die rekening houdt met woningscheidingen, draaicirkels bij het parkeren en een minimum aan heipalen om het bodemarchief zo min mogelijk aan te tasten.

De architectuur is klassiek. Niet om te imponeren, maar als bindmiddel dat er voor zorgt dat een grote variatie aan individuele expressie toch als eenheid werkt. Binnen een blok krijgt een ensemble van gebouwen, openbare, semi-openbare en privé buitenruimten op verschillende manieren gestalte. De geometrie van het stratenpatroon garandeert dat de nagestreefde diversiteit een hechte samenhang van het geheel oplevert.



diversiteit in gevelbreedtes en dakrichtingen



verrassende binnenpleintjes



diversiteit aan dakrichting en hoogten



moderne gevels



Romeinse thermen in een nieuw badhuis



diversiteit in het straatbeeld



een bijzondere plek bij het oude fabrieksgebouw





## 5.6 het park

**Het park is vooral het centrale park van het Waalfront. Het verduidelijkt de landschappelijke opbouw van het gebied en bindt de verschillende deelgebieden aan elkaar. Het karakter wordt bepaald door wonen in openbaar groen met de nadruk op gras met een luchtige groepering van bomen.**

### situatie

De vorm van het park is bepaald door de twee dijken die vanouds het achterliggende land tegen de rivier beschermen. De huidige Waalbandijk ligt min of meer evenwijdig aan de rivier. De eerder aangelegde bandijk, de fortdijk die het fort Krayenhoff met de stad verbond, staat met een scherpe hoek op de huidige dijk. Aan weerszijden van de zo ontstane driehoek ligt de woonbebouwing van de dijkhoven en het Quartier Romain. Het op de zelfde geconcentreerde manier volbouwen van het park zou betekenen dat de dijken het tegen de bebouwing afleggen en als landschappelijk element verloren zouden gaan.

Daarom is er voor gekozen om het tussendijs gebied zo groen mogelijk te houden en daarmee de dijk als strenge scheiding in het landschap te benadrukken. Aan weerskanten van de scheg is het karakter stedelijk met het groen omringd door bouwvolumes. Alzijdig, zoals de patio's in het Quartier Romain of aan drie kanten bij de dijkhoven. In contrast daarmee biedt het park wonen in het groen, een park waarin hier en daar een torentje staat. De gebouwen staan vrij in de ruimte, belangrijke zichtlijnen worden opgehouden. De hoogtes variëren en de strategische plaatsing verleent het park maat en schaal.

Op één centraal gelegen plek aan de weg door het park, duiken de auto's onder het gras de parkeergarage in. Zowel bewoners als bezoekers vinden daar een parkeerplaats. Voor nooddiensten is het wel mogelijk om direct de gebouwen te bereiken. De bouwstructuur is zo gekozen dat er zo min mogelijk palen door de onderliggende Romeinse fundamenteën geslagen hoeven te worden.



vogelvlucht van het park



sfeerbeeld van het park





### openbaar gebied

Het stratenraster van het Quartier Romain zet zich voort in het park en is zichtbaar als een serie van vierkante hoogteaccenten dat boven het niveau van de paden uitsteekt. De langzaam verkeerroutes door het groen verbinden de dijkopgangen van de dijkhoven met de doorsnijdingen in de richting van de rivier binnen het stratenpatroon van Quartier Romain.

Er is sprake van eenvoudig, rustig materiaalgebruik met halfverharding waar mogelijk en noodzakelijk. De torens staan als losse elementen in het groen. Door een subtiel hoogteverschil bij de gevel wordt de overgang van gebouw naar park verzacht en wordt er tevens een voelbare afstand gecreëerd tussen de onderste woonlaag en de openbaarheid van het park. De toegang tot de ondergrondse parkeergarage snijdt in het parklandschap en profiteert van de aanwezige hoogteverschillen.

Het park is een rustig open veld waar door middel van verschillende grassoorten en mengsels een interessant groen tapijt ontstaat, doorsneden door bescheiden paden. Los gegroepeerde en opgekroonde bomen bieden schaduw en doorzicht naar zonnige plekken met bloemen in het gras.

De woongebouwen zijn geconcentreerd in het breedste deel van de driehoek. Daar waar die smaller wordt bij de samenkomst van de twee dijken is de scheg helemaal park.



verspreid staande bomen



paden in halfverharding



speelvoorzieningen in het park



het park als ontmoetingsplaats



bloemenweide met solitaire bomen



bloemenmengsels op de velden



pauzeren in het park





### bebouwing

De ranke torens tellen twee en een enkele keer drie comfortabele appartementen per laag. Daarmee is een maximaal uitzicht op de groene buitenruimte gewaarborgd. Zij verrijken het park als abstracte sculpturen en maken er een bewoonde beeldentuin van. Ook zorgen zij ervoor dat het park nooit helemaal donker en verlaten is en bieden zo sociale controle.

De architectuur is geïnspireerd door het industrieel verleden van het Waalfront. De toepassing van duurzame materialen, strak gedetailleerd en egaal van oppervlak verleent de gebouwen een ingehouden allure van luxe. De torens zijn duidelijk familie van elkaar door een overeenkomstige oriëntatie en materialisering maar onderscheiden zich in hoogte. Uit de verte verlenen de verschillende dakbeëindigingen een eigen identiteit, dichterbijgekomen doen de entreepartijen dat.



met de voet in het park



een gevel met een industrieel karakter



robuust materiaalgebruik



sobere gebouwen met oog voor detail



een familie van gebouwen



met een oriëntatie op de Waal



diversiteit in het gevelbeeld



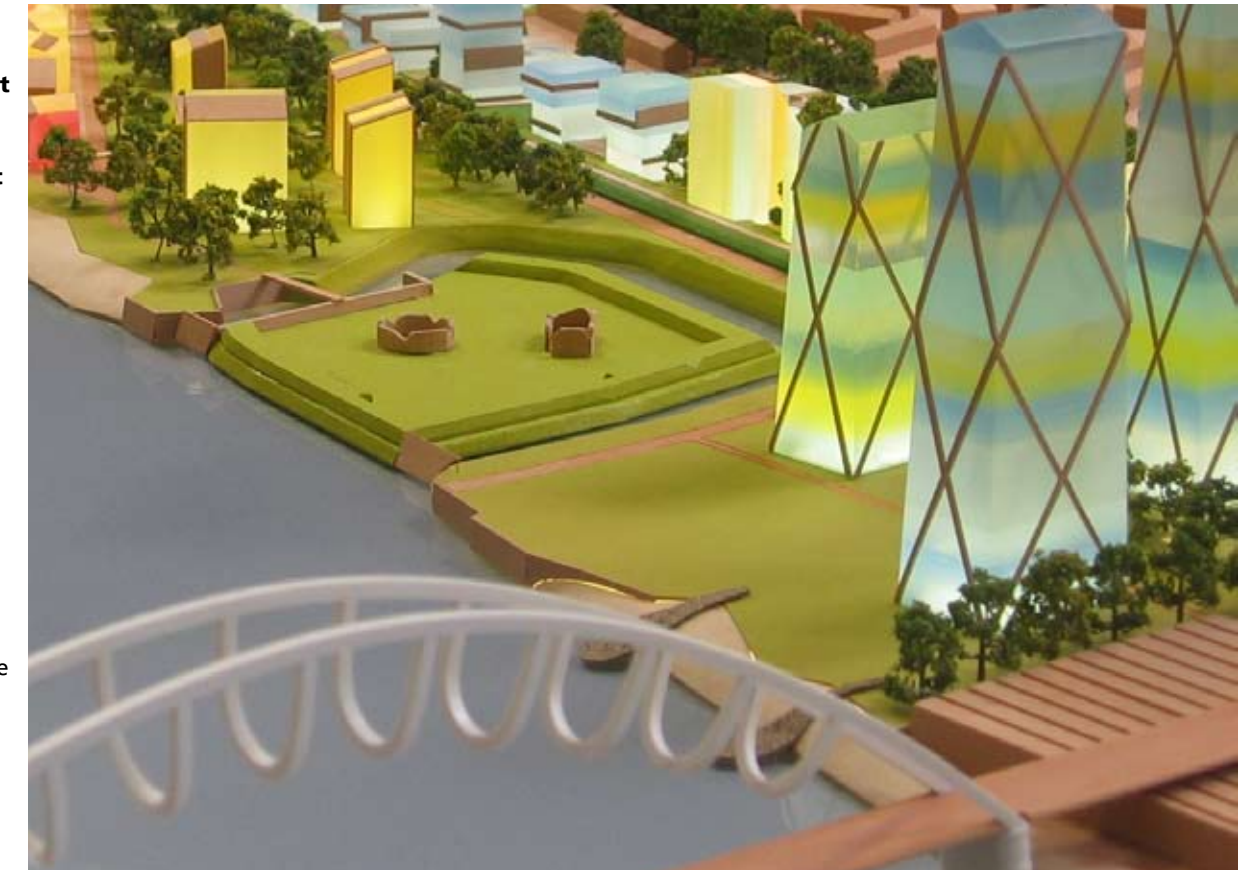


## 5.7 het fort

Wat de Waalhaven in het oostelijk deel van het Waalfront betekent voor het gebied, is het fort in het westelijk deel: een belangrijk landschappelijk element dat structuur aan het plan verleent en een band met het verleden vormt. Het grote verschil met de haven is natuurlijk dat het fort Krayenhoff eerst nog zichtbaar gemaakt moet worden.

### situatie

Het fort is het hart van de drie groene deelgebieden er omheen: het park, het fortlandschap en de bakens. Samen vormen zij de verbinding van Park West met de Waal. De relatie met de rivier is op deze plek bijzonder. Het is een strategisch punt aan de Waal met zicht op beide rivierbochten en de binnenstad van Nijmegen. Het is de moeite waard om daar vanuit Hees door het park naar toe te lopen om van het uitzicht te genieten. De aansluiting met het oeverpad langs de Waal is dan een goede aanleiding om langs het water door te lopen naar de binnenstad.



vogelvucht van het fort



sfeerbeeld van het fort





**openbare ruimte**  
Het reliëf rondom het fort aan de landkant krijgt weer zijn oude contouren door grond uit de dichtgevalen grachten te gebruiken voor ophoging van het centrale bomvrij reduit, het laatste verdedigingspunt waar de militaire eenheid zich bij een aanval kon terugtrekken. De gracht direct om het bouwwerk krijgt een diepte die het mogelijk maakt om bij hoogwater via een sluis met water uit de rivier gevuld te worden. Met een brug blijft het fort bereikbaar en daarmee onderdeel van de wandeling langs de Waal.



liggen op het talud met uitzicht op de Waal



de verharding versterkt de vormen van het fort



spelen tussen de taluds



paden rond het fort met halfverharding



oude muren van het fort geven sfeer aan de openbare ruimte

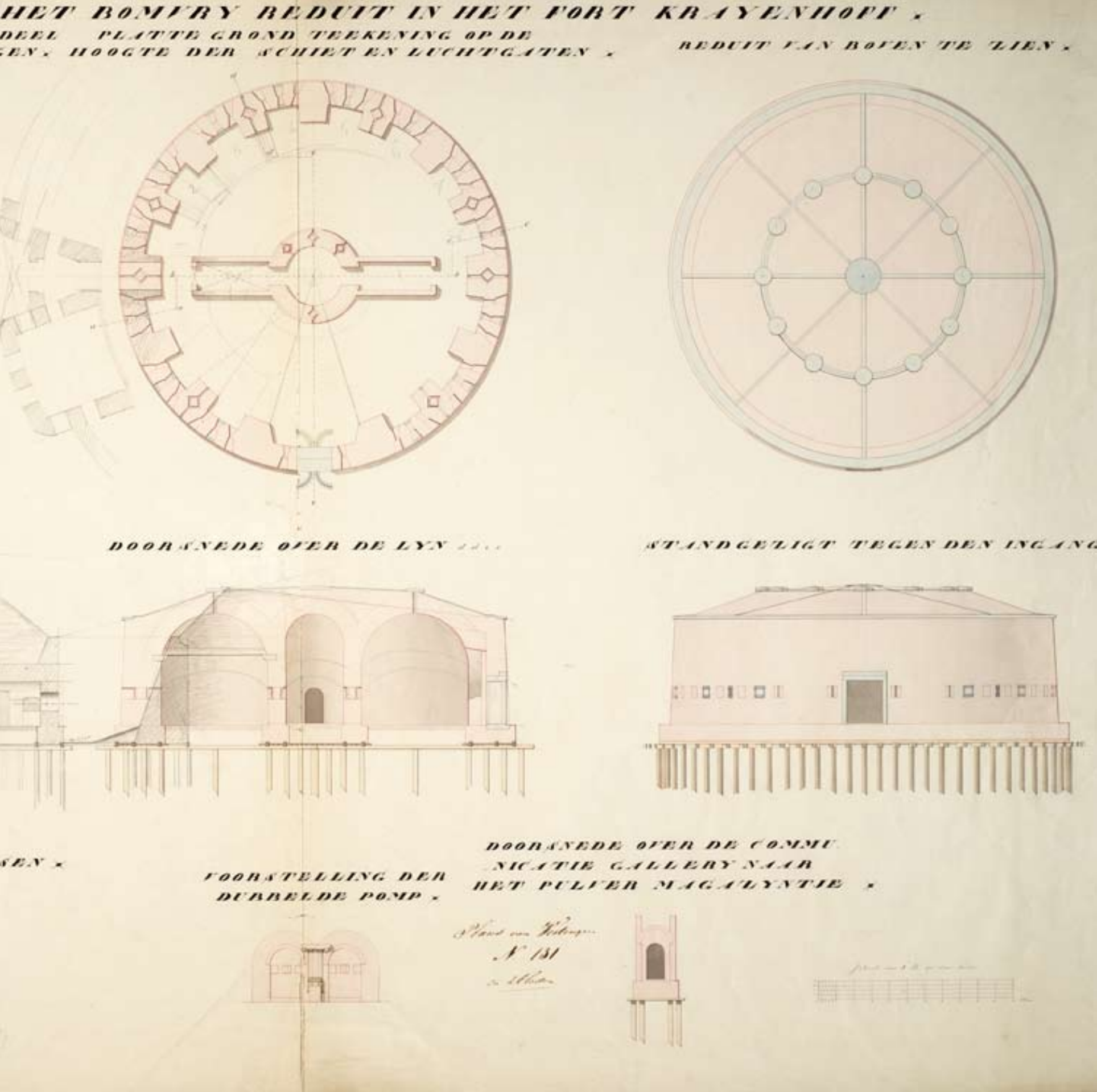


opgenomen in de route langs de Waal



het fort als speelplaats





### bebouwing

Er wordt niet veel gebouwd in dit deelgebied. Een bescheiden architectonische ingreep die de cultuurhistorische betekenis van het fort ondersteunt is hier op zijn plaats. Verder is het bestaande bouwwerk en zijn omwallingen een grondsculptuur die wacht om onthuld te worden. De oeververdediging die nu vanaf het water zichtbaar is als enig overgebleven restant dat niet onder de industrie bedolven is, wordt opgemetseld om de Waalwandeling te begeleiden.



hoge met gras begroeide taluds



restanten van het fort kunnen tentoongesteld worden



het gebouw en het fort moeten elkaar versterken



de oude toegangsbrug hersteld



zichtbare restanten van het fort



de muur van het fort Krayenhoff aan de Waal





## 5.8 het fortlandschap

Het fortlandschap is de directe overgang van het Waalfront naar het groen van Park West. De ondergrond van het landschap is afgeleid van de tweede gracht die om het fort Krayenhoff heeft gelopen. Die wordt net als de eerste gebruikt voor verheving van het reliëf door de vrijkomende grond voor ophoging te benutten. De richting van de uitwaaiende stroken is gericht op het middelpunt van het fort met daarachter de Waal.

### situatie

Het fortlandschap ligt buiten het gebied waarvan bekend is dat zich daar de Romeinse stad bevond. Bij het uitgraven van de gracht en bij de aanleg van parkeergarages kunnen nog wel grafmonumenten te voorschijn komen die buiten de stad waren gelegen, maar bepalend voor de aanleghoogte van de bouw, zoals in de dijkhoven en Quartier Romain, zijn archeologische overwegingen hier niet.

Ook kan hier vrijer worden omgegaan met de aansluiting op de woningbouw aan de overkant van de Weurtseweg. Die vormt niet een aaneengesloten gevelwand zoals meer naar de binnenstad toe en ligt ook wat verder terug aan een plantsoen. Wel zijn, net als bij de aansluiting van de dijkhoven op het Waterkwartier, de bestaande straten in het nieuwe woongebied doorgetrokken. Zo ontstaat een ruimtelijke continuïteit die het nieuwe aan het oude hecht.



vogelvucht van het fortlandschap



sferbeeld van het fortlandschap





**openbare ruimte**  
De wallen en de greppels van het oorspronkelijke fort bepalen het landschap. Het verschil in niveau bepaalt de plaatsing van de gebouwen en maakt een verdiept circuit voor auto's mogelijk. De voetpaden in het groen en tussen de gebouwen kruisen dat verkeersgebied met bruggetjes. De plaatsing van de gebouwen, twee aan twee, zorgt voor een intieme zijde en een weidse kant. De brede buitenruimtes zijn parkachtig ingericht.



bomen in rijen versterken de richting van het fort



lekker buiten in de zon



groene parkstroken tussen de bebouwingsclusters



paden in halfverharding



begroeiing langs de gracht



inrichting met gras en steen



luieren tegen de taluds





### bebouwing

Door de grotere afstand tot de bestaande buurt kan ook wat vrijer omgegaan worden met de bouwhoogte aan de Weurtseweg. Het gemiddeld aantal verdiepingen in het fortlandschap ligt rond de zes. De bebouwing bestaat uit paren van stroken met hun hoogste punt aan de bandijk. Aan de Weurtseweg varieert de hoogte tussen drie en vijf lagen. In het gebied wordt voornamelijk gewoond, met de mogelijkheid om, afhankelijk van de ontwikkelingen op de markt aan de westelijke rand kantoren te ontwikkelen om een aansluiting te maken met het bedrijvenlandschap aan de andere kant van de Stadsbrug.

De afstand tussen de stroken, afwisselend groter en kleiner, maakt het mogelijk om door een koppeling van twee nabijgelegen gebouwen bijzondere woonvormen te realiseren waarvan in het overkapte tussengebied het binnenklimaat geregeld kan worden.

De uitwaaierende strokenbebouwing schuin op de richting van de Weurtseweg levert een totaal verschillend stadsbeeld op, afhankelijk van de rijrichting. Komend uit de binnenstad manifesteren de stroken zich als een aaneengesloten bebouwing die aansluit bij de gevelwand van de dijkhoven. In omgekeerde richting, uit de flauwe bocht van de Weurtseweg komend, is er tussen de bouwblokken door een ruim zicht op het groen, het fort en de rivier.

Het fortlandschap wordt ontsloten voor autoverkeer vanaf de Weurtseweg. Aan weerszijden van de verdiepte uitholling van het landschap liggen onder de bebouwing en het groen parkeergarages die op een natuurlijke manier ventileren.

De architectuur van de stroken in het fortlandschap ontwikkelt zich van relatief bescheiden aan de Weurtseweg tot uitbundig en expressief in de hogere bebouwing aan de dijk. In kleur en materiaal is er een verschil tussen de intieme kant waar de gebouwen dicht bij elkaar staan en het daglicht geholpen wordt om zo diep mogelijk binnen te komen, en de open kant naar het groen waar vooral het uitzicht telt. In het midden zijn de stroken wat smaller en de woningen relatief breed, zodat de grotere buitenruimte nog royaler uitvalt.



accenten aan de dijk



presentatie aan de dijk en de Weurtseweg



gevels met veel glas en buitenruimten



bouwrichting haaks op de gracht van het Fort



wonen aan groene parkstroken



wonen van baby tot bejaard



doorsteken naar de groene tussengebieden





## 5.9 de bakens

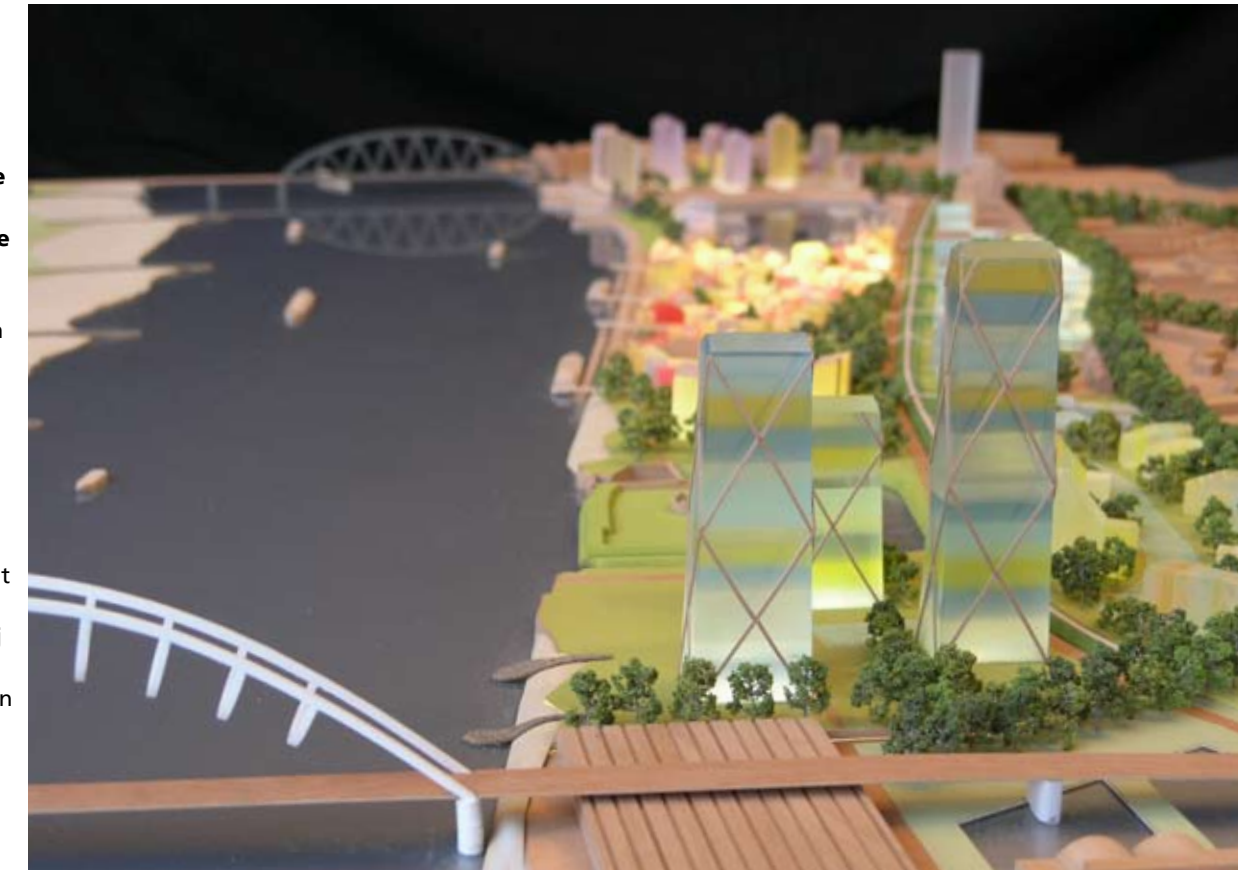
**Deelgebied de bakens vormt het fysieke hoogtepunt van het Waalfront. Over de stadsbrug komend markeren de drie torens het wonen aan de rivier ter linkerzijde. Aan de rechterkant signaleren de 160 meter hoge schoorsteen van de elektriciteitscentrale en de hoogspanningsmasten het werken aan het kanaal. De nieuwe brug is hiermee voorzien van bakens die van veraf zijn aanwezigheid en noodzaak onderstrepen.**

### situatie

Van alle deelgebieden is het bij de bakens nog het moeilijkst voor te stellen hoe straks de situatie zal zijn als de bouwrijpe grond ligt te wachten op een eerste paal. De bestaande industriegebouwen zijn gesloopt, het terrein is geëgaliseerd en op de in het plan aangewezen plekken uitgediept. Dat is gebeurd aan de rivier om daar zo dicht mogelijk bij het water te kunnen komen. De plaats van de tweede slotgracht is aangegeven door de contouren daarvan uit te diepen in het landschap.

Met enig voorstellingsvermogen is dat wel voor de geest te halen. Lastiger is in te schatten wat de invloed van de nieuwe stadsbrug zal zijn die pal naast het deelgebied in aanbouw of misschien al lang klaar is.

Die nieuwe situatie vraagt om een fors accent dat recht doet aan de schaal van het door mensenhand veranderde landschap. Die vraag wordt afdoende beantwoord door de voorgestelde bebouwing van drie woontorens.



vogelvlicht van de bakens



sfeerbeeld van de bakens





**openbare ruimte**

De bakens voegen een maximaal woonoppervlak toe en nemen daarbij een minimaal grondoppervlak in beslag. Het groen van Park West kan op deze manier vrijwel zonder onderbreking doorlopen tot aan de Waal. Het meest oostelijke deelgebied de handelskade kenmerkt zich door een hoge dichtheid in een stedelijke context en vormt zo een logische aansluiting met de binnenstad. De bakens sluit de reeks deelgebieden aan de westkant af met drie geconcentreerde woongebouwen in een landelijke setting, daarmee aansluitend op het groen rondom.

De aanwezigheid van een uitgebreide ondergrondse infrastructuur van kabels en leidingen maakt het onmogelijk om de aanlanding van de nieuwe brug als een dijklichaam uit te voeren. Om dat leidingpakket in voorkomende gevallen te kunnen bereiken, komt het wegdek ten zuiden van de brug op forse kolommen te staan. Daarmee ontstaat een optimale verbinding door het groen naar het achtergelegen industrielandchap.

Aan de Waaloever komt de dynamiek van het water op een bijzondere manier tot leven. Door de dijk hier op een speelse manier met de torens mee te laten lopen ontstaat een strand wat met hoog water onderloopt. De toren die het dichtst bij de rivier is gesitueerd staat dan bijna met de voet in de Waal.



gras met bomen aan de voet van de torens



nieuwe kribben in de Waal



geleidelijke overgang van steen naar gras



bomen in rijen versterken de richting van de fortgracht



strandje aan de Waal



aflopend talud naar de Waal



een bloeiend grasveld





### de bebouwing

De drie torens staan vrij in het landschap en zijn 70 tot 130 meter hoog, dus 23 tot 43 bouwlagen. Om te bereiken dat de gebouwen niet alleen hoog worden maar ook slank blijven zijn er per laag niet meer dan vier woningen ondergebracht. De verdeling over de rechthoekige plattegrond leidt er vrijwel automatisch toe dat er hoekwoningen ontstaan met een kijk op het omringende rivierlandschap over 270 graden. Het uitzicht is niet alleen torenhoog, het is ook panoramisch breed.

Naar boven toe worden de torens slanker en neemt het aantal appartementen per laag af tot er helemaal aan de top gekomen er nog maar één woning per laag is. Een driedeling geeft de gebouwen een klassiek indeling van voet, romp en kop, waarmee de hoge volumes zijn ingedeeld en afleesbaar worden. In de voet zijn voorzieningen ondergebracht die het comfortabel wonen daarboven ondersteunen. Door een efficiënte bouwwijze is er binnen de bouwstructuur ook plaats voor minder dure woningen.

De bakens worden ontsloten door de stadsweg die een aansluiting heeft op het knooppunt aan het begin van de oprit naar de nieuwe stadsbrug. De torens zijn niet alleen duidelijk zichtbaar maar ook goed bereikbaar vanaf de brug. Het parkeren zal halfverdiept in een of twee lagen worden opgelost. Een alternatieve keuze voor automatisch parkeren kan leiden tot een compacter ruimtegebruik en nog meer kansen voor het groen.

De architectuur vervult, net als in het fortlandschap, de rol om de gebouwen van uiteenlopende hoogte toch een familie van elkaar te laten zijn. Die verwantschap komt onder meer tot uiting in de directe manier waarop de voet van de torens staat in het landschap. De ingangen vertonen een sterke overeenkomst in vorm en liggen in het zicht van elkaar. Daarmee krijgt de ruimte ertussen het karakter van entreegebied. De beplanting er omheen versterkt deze kwaliteit.



hoe hoger, hoe smaller



bakens tekenen zich af



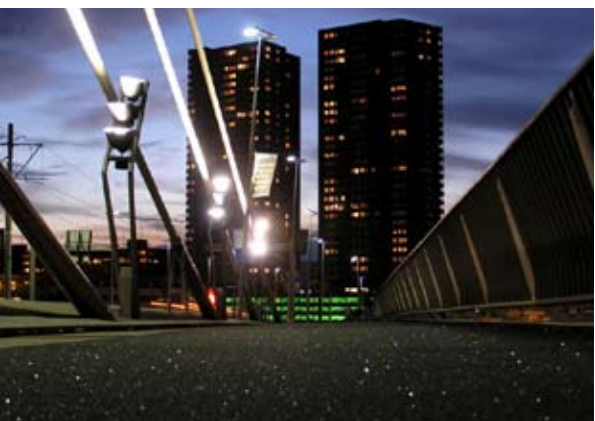
bakens aan de Waal



slanke torens



kenmerkende architectuur



torens als bakens aan de voet van de stadsbrug





## 6. status & vervolgtraject

6.1 een krachtig concept als basis

127

### **status & vervolgtraject**

Het doel is om in het Waalfront een uitgebalanceerd woonmilieu te ontwikkelen voor iedereen die de unieke combinatie waardeert van stedelijkheid, water en groen. Een breed scala aan woningtypes zal worden gerealiseerd, van kleinschalige appartementencomplexen tot woontorens, van stadswoningen tot herenhuizen. De voornamelijk kleinschalige voorzieningen (winkels, horeca, kantoren, bedrijven, en culturele functies) worden door het plan heen verspreid gerealiseerd. Atelierwoningen en woon – en werkwoningen zorgen voor de mogelijkheid om ook aan huis te kunnen werken.

Dit zorgt samen met de voorzieningen voor een levendige omgeving, zowel tijdens kantooruren, als 's avonds en in het weekend.





### 6.1 een krachtig concept als basis

**Het doel is om voor vrijwel alle doelgroepen een interessant woonklimaat te ontwikkelen. Het Waalfront moet aantrekkelijk zijn voor zowel studenten en senioren als voor starters en gezinnen. Een hoge differentiatie wordt nagestreefd. Met daarbij een mix van koop en huur en een evenwichtige verdeling van woningen in het goedkope, middendure en dure segment. In totaal zal naar verwachting circa 300.000 m² BVO circa 2600 woningen en 30.000 m² BVO voorzieningen worden toegevoegd aan de Nijmeegse voorraad.**

#### differentiatie in de deelgebieden

De afzonderlijke deelgebieden zullen een verschillend karakter hebben. Rondom de Waalhaven, in de handelskade en Quartier Romain, zal een meer stedelijk karakter worden gecreëerd. Het park vormt een groene zone tussen de dijkhoven en Quartier Romain. Verder naar de nieuwe stadsbrug toe krijgen de deelgebieden meer een landschappelijk karakter met veel groen tussen de bebouwing. Door zowel binnen de deelgebieden als tussen de deelgebieden sterk te differentiëren qua woningtypes en functies is de variatie groot.

#### flexibiliteit in de uitwerking

In 2009 is de planning om te starten met de realisatie van het 1e deelgebied. Marktontwikkelingen en verwervingen zullen bepalend zijn waar wordt gestart en in welk tempo het Waalfront wordt gebouwd. Flexibiliteit staat hierbij voorop. In het Waalfront wordt rekening gehouden met de hedendaagse woonwensen van de consument en deze ambitie zal gedurende het project worden gehandhaafd. Inspelen op nieuwe maatschappelijke ontwikkelingen die leiden tot andere woonbehoeftes is daarvoor essentieel. Deelgebieden worden gecreëerd met een woonklimaat dat aansluit op de huidige en toekomstige behoeften. Alles met als doel om bij de oplevering van de laatste woning, ergens in 2020, de conclusie te kunnen trekken dat het Waalfront een krachtig leefgebied is geworden waarin (nieuwe) Nijmegenaren met plezier wonen, werken en recreëren.

#### lange ontwikkelingsperiode

Door de lange ontwikkelingsperiode zal continu zowel kwalitatief als kwantitatief gewerkt en gesleuteld worden aan het programma dat in dit masterplan is weergegeven. Het masterplan is dan ook geen blauwdruk maar een richtlijn voor de ontwikkeling. Door deelgebieden gefaseerd te ontwikkelen kan steeds goed worden afgestemd op de behoefte van de markt maar ook op Nijmeegse ontwikkelingen. Hierbij gaat het voornamelijk over

de andere deelgebieden van Koers-West, zoals de Stadsbrug, Park West en Noord Oost Kanaalhavens. Maar ook ontwikkelingen in het centrum, het Waterkwartier of de Waalkade kunnen aanleiding zijn de plannen voor het Waalfront daarop af te stemmen. Het doel is om het Waalfront bij oplevering een geïntegreerd onderdeel van Nijmegen te laten zijn.

#### een realistisch en haalbaar plan

Het masterplan is een ruimtelijk realistisch en financieel sluitend plan. Binnen de uitgangspunten zoals deze in het Koersdocument 'Koers West' zijn weergegeven, is een haalbaar scenario uitgewerkt. Het afgelopen jaar hebben de betrokken partijen: opdrachtgevers en ontwerpers, het masterplan ontwikkeld. Dit gebeurde in ruim en open overleg met bewoners en belanghebbenden uit de directe omgeving en heel Nijmegen. Haalbaarheid moet immers ook op het maatschappelijke vlak worden bewerkstelligd. Het Waalfront is niet alleen voor de inwoners van het Waalfront maar voor ook de inwoners van heel Nijmegen.

Bijzondere aandacht is besteed aan de risicoanalyse. Zoals bij iedere grote gebiedsontwikkeling spelen er ook diverse risico's tijdens het traject om van plan tot uitvoering te komen. Opbrengsten kunnen lager uitvallen dan begroot omdat de prijsontwikkeling op de woningmarkt stagneert. De kosten kunnen tegenvallen omdat verwerving van grond en gebouwen langer duurt of duurder is. Daarnaast kunnen extra uitgaven voor onderzoek nodig zijn, bijvoorbeeld op archeologisch of milieutechnisch gebied. Al deze risico's zijn benoemd en doorgerkend, waarbij ook rekening is gehouden met de gevolgen van diverse exit-scenario's. Daarbij is gekeken naar de kosten voor partijen als er zich omstandigheden voordoen waardoor het project om wat voor reden dan ook moet worden stilgezet. Deze analyse heeft geleid tot een verfijning van de sturingsmogelijkheden en beheersmaatregelen. Die moeten er voor zorgen dat tegenvallende ontwikkelingen tijdig worden signaleerd en, indien mogelijk, gecompenseerd.

#### in samenwerking naar een nieuw Waalfront

De samenwerking tussen Rabo Vastgoed en gemeente Nijmegen is een bijzondere. Weinig binnenstedelijke gebiedsontwikkelingen kennen een gelijkwaardige samenwerking tussen een marktpartij en de gemeente. In de selectie van de samenwerkingspartner van de gemeente Nijmegen kwam Rabo Vastgoed naar voren als een partij die bereid is samen met de gemeente Nijmegen het initiatief te nemen en de ambitie te delen om van het Waalfront een succesvolle ontwikkeling te maken.

Voor de gebiedsontwikkeling zullen Rabo Vastgoed en gemeente Nijmegen een gezamenlijke projectorganisatie opzetten om de ontwikkeling van de plannen verder uit te werken en te begeleiden. Rabo Vastgoed zal naast de gebiedsontwikkeling tevens een deel van de vastgoedontwikkeling op zich nemen. Het overige deel van het te realiseren programma zal in concurrentie op de markt worden gebracht.

In het Koersdocument 'Koers West' is aangegeven dat er eind 2006 een GO/NO GO moment zal zijn waarop beide opdrachtgevers, gemeente Nijmegen en Rabo Vastgoed, besluiten om met de planvorming door te gaan of daarmee te stoppen. Als die beslissing positief uitvalt, sluiten beide partijen een samenwerkingsovereenkomst waarvan het masterplan, de risico-inventarisatie en een grondexploitatie deel uitmaken.

In april 2006 is de Wet Voorkeursrecht Gemeenten op het Waalfront toegepast. Deze maatregel voorkomt dat er met grond gespeculeerd kan worden en is twee jaar van kracht.

#### status masterplan Waalfront

Het concept masterplan Waalfront is door het College van Burgemeester en Wethouders voor inspraak vrijgegeven om commentaar te verzamelen van iedereen die zijn inbreng in het plan heeft gehad of dat alsnog wilde doen. Na het verwerken van alle reacties is het masterplan, als onderdeel van de besluitvorming rond Koers West, in december 2006 door het College en in februari 2007 door de Gemeenteraad vastgesteld.

Het masterplan Waalfront is een richtinggevend ruimtelijk concept en communicatiedocument. Het masterplan richt zich primair op de ruimtelijke bestemming, inrichting, gebruik en beheer van het Waalfrontgebied. Het heeft geen formeel bindende werking, maar is wel de visie van waaruit stedenbouwkundige plannen en een bestemmingsplan voor dit gebied worden uitgewerkt en ingevuld.

Het maken van (deel)plannen in het kader van de Wet ruimtelijke ordening wordt in de loop van 2008 opgepakt.



Gemeente Nijmegen

Wout van Hees  
Sjon Debie  
Martin Hagreis  
Wim Wentink  
Eugène Leijenaar

Rabo Vastgoed bv

Henk Vos  
Dick Boekhout  
Chrétien van Essen

Lodewijk Baljon landschapsarchitecten

Lodewijk Baljon  
Mintske Sijsma  
Mark van der Bij

*teksten*  
Friso Broeksma

Atelier Zeinstra van der Pol

Liesbeth van der Pol  
Frits op ten Berg

