

De weg naar de toekomst

NIJMEEGSEWEG FASE II
STEDENBOUWKUNDIG PLAN +

20 augustus 2025



Contact

mail: mail@od205.nl

projectleiding: Ralf Hottenträger, Judit Gaasbeek Janzen

overgie teamleden: Tim Heinsius, Nicolle Cobben, Teun Schuwer, Patrick van Schaik, Yasamin Yaghmaei

projectnummer: 115-NW-03

datum: 20-08-2025

Colofon



Schiehavenkade 158-160
3024 EZ Rotterdam
tel 010 303 1277
www.od205.nl



in opdracht van:
Gemeente Arnhem

Postbus 9029
6800 EL Arnhem

Inleiding

De Nijmeegseweg is de zuidelijke toegangsweg tot Arnhem, die loopt door de wijk Malburgen. De opgave is herinrichting van dit gebied, zowel om hier woningen toe te kunnen voegen aan de stad maar ook om het oostelijke en westelijke deel van Malburgen die nu nog door de Nijmeegseweg van elkaar gescheiden worden, weer bij elkaar te brengen en de leefkwaliteit te verbeteren.

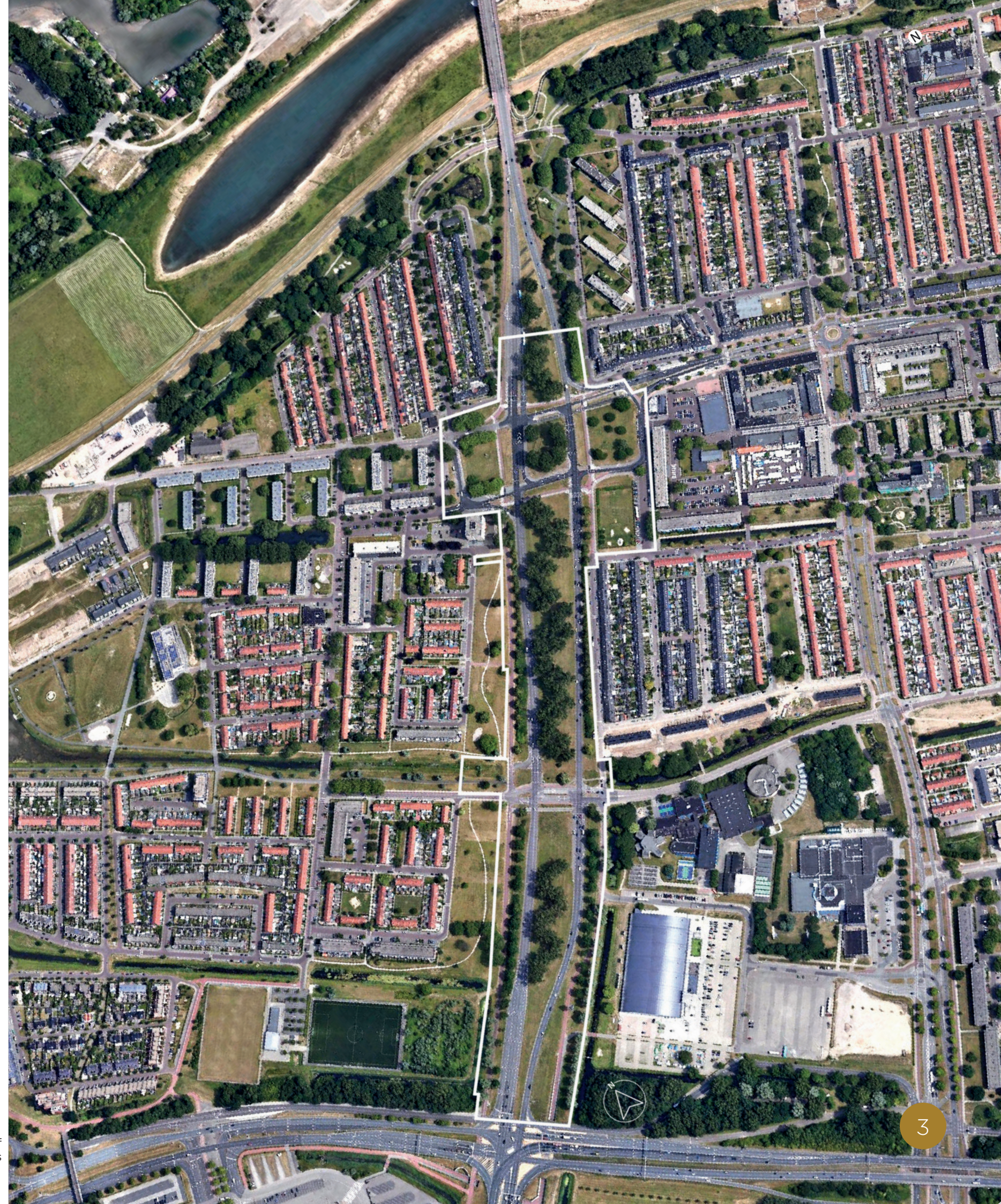
In fase 1 van het herinrichtingsproject is de westelijke zijde van de Nijmeegseweg uitgewerkt tot Stedenbouwkundig Schetsontwerp (zomer 2020/voorjaar 2021). Vanaf september 2023 tot nu heeft ontwerpbureau OD205 samen met de inwoners van Malburgen en de gemeente Arnhem gewerkt aan fase 2: een stedenbouwkundig plan 'plus' voor het verleggen van de Nijmeegseweg en de realisatie van woningen aan de oostzijde van de nieuwe wegligging.

Het plus staat voor een vergaande uitwerking van de stedenbouwkundige ideeën door de ontwerpers en tal van gemeentelijke specialisten. De inzet is een uitwerkingsniveau te bereiken dat alle betrokken partijen voldoende zekerheid geeft over de haalbaarheid van het plan.

Het voorliggende document geeft een toelichting op het Stedenbouwkundig Ontwerp voor Fase 2, als uitwerking van de Stedenbouwkundige visie. Aan deze opgave liggen twee uitgangspunten ten grondslag:

Ten eerste is dat de startnotitie Gebiedsontwikkeling Nijmeegseweg Fase 2, die de gemeente Arnhem in maart 2023 heeft opgezet. Het tweede uitgangspunt zijn wensen en ambities vanuit de diverse stakeholders. Dit zijn onder andere de klankbordgroep van bewoners, diverse organisaties en gemeentelijke beleidsdisciplines.

In een co-creatief proces met wijkbewoners en gemeente maakte OD205 vanuit de uitgangspunten en continue inbreng en commentaar een breed gedragen visie voor het nieuwe woon- en leefgebied in Malburgen. Dit plan pakt de barrièrewerking van de Nijmeegseweg aan en versterkt tegelijkertijd de groene kwaliteiten van het plangebied, waarmee het gebied Nijmeegseweg een natuurinclusieve en klimaatadaptieve entree tot Arnhem wordt. We kijken terug op een inspirerend proces en nemen u op de volgende pagina's graag mee in de doorlopen stappen.



verslag van het co-creatieve proces met de klankbordgroep

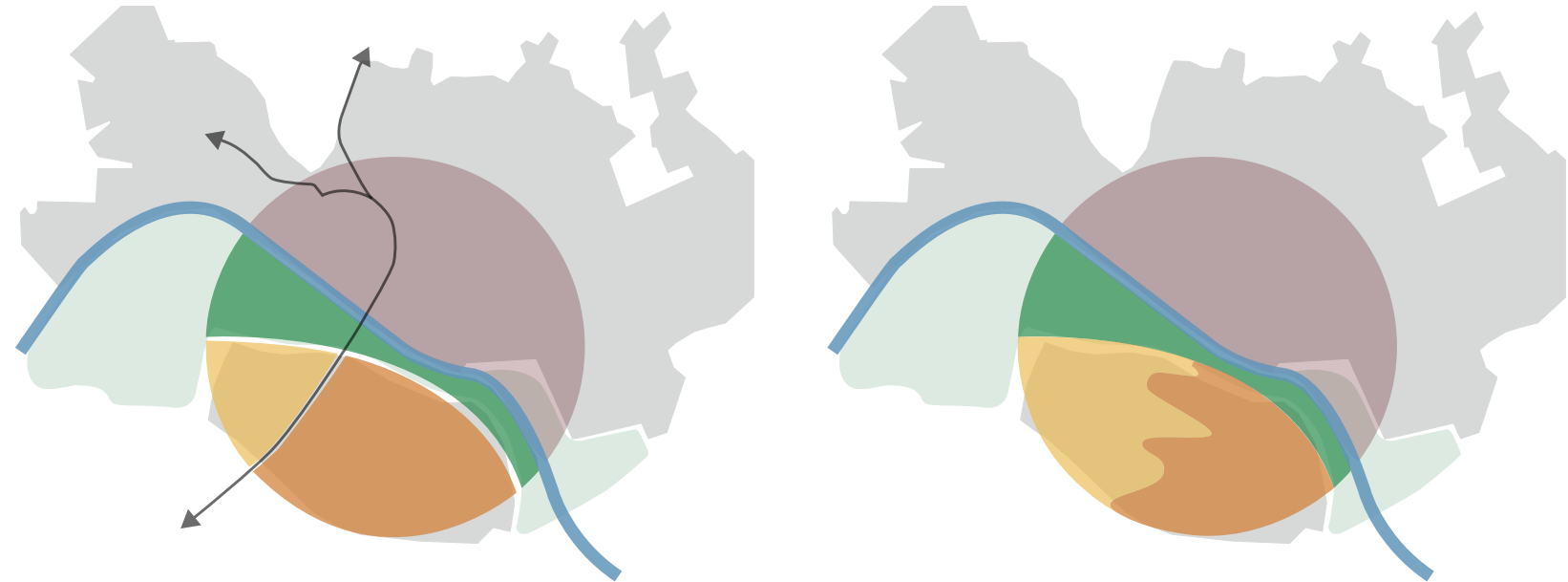
Ambities

Aan de basis van een geslaagde herinrichting van een gebied ligt altijd het formuleren van duidelijke ambities: wat willen we met elkaar bereiken?

Vanuit basisbehoeften van de bewoners van Malburgen en met instemming van de gemeentelijke projectgroep, zijn de ambities geformuleerd dat het project Nijmeegseweg moet bijdragen aan:

- het realiseren van een leefomgeving die meerwaarde biedt voor huidige en toekomstige bewoners van de wijk;
- het leveren van een belangrijke bijdrage aan de doelen van de gemeente inzake woningbouw en klimaat;
- het verbeteren van Malburgen zodat de wijk een aantrekkelijk onderdeel van de stad kan zijn en
- het verbinden van Malburgen Oost en West, ruimtelijk, gevoelsmatig en functioneel wat betreft het langzame verkeer.

Deze ambities zijn voortdurend de meetlat geweest waarlangs OD205 gewerkt heeft bij het uitwerken van het Stedenbouwkundig Plan voor zowel fase 1 als fase 2.



Tweedeling binnen Malburgen (oost en west) opheffen
Malburgen-oost en Malburgen-west beter met elkaar verbinden
Nijmeegseweg als ruimtelijke barrière tussen oost en west aanpassen



Het buurtgevoel en de betrokkenheid verbeteren
Malburgen een betere bewonersmix, betere voorzieningen en
aantrekkelijke plekken geven

Opzet van de co-creatie

Samen bouwen aan de toekomst van Malburgen.

Voor deze tweede fase zijn, net als in de eerste fase, bewoners nadrukkelijk uitgenodigd om deel te nemen aan de klankbordgroep. De hernieuwde uitnodiging leverde een mooie mix op van vertrouwde gezichten uit de eerste fase en nieuwe aanwas die naast hun betrokkenheid een frisse blik meebrachten naar het project.

De klankbordgroep is samengekomen rondom drie hoofdonderwerpen die samen het stedenbouwkundig plan voor de Nijmeegseweg vormen: de parkweg, de onbebouwde ruimte en de gebouwen. Elk onderwerp is in twee sessies uitgediept. Tijdens de eerste sessie werden wensen, zorgen en ideeën rond het onderwerp opgehaald. Voor de tweede sessie is deze input door OD205 vertaald naar concrete voorstellen, waar de klankbordleden vervolgens in deze sessie op konden reageren. Zo werkten we samen van grof naar fijn, van droom naar concreet. Met als resultaat een breed gedragen stedenbouwkundig plan.

De kracht van dit co-creatie proces zat in de open dialoog, het luisteren naar elkaar en het gezamenlijk zoeken naar oplossingen. De klankbordleden brachten waardevolle lokale kennis in, stelden kritische vragen en dachten actief mee over de toekomst van de Nijmeegseweg. Als ontwerpers vertaalden OD205 dit samen met de gemeente Arnhem naar een ruimtelijk passend en tegelijkertijd toekomstbestendig plan.



1. De weg

De grootste ingreep in het stedenbouwkundig plan voor de Nijmeegseweg is de verlegging van de weg zelf. Een ingrijpende verandering, maar wel een die Malburgen én Arnhem veel zal brengen.

Door de rijbaan te verleggen ontstaat er niet alleen ruimte voor woningbouwontwikkeling aan de oostzijde van de weg, maar wordt het groen in de middenberm van de Nijmeegseweg -dat nu als kijkgroen wordt ervaren- naar de randen verplaatst waar het actief geprogrammeerd kan worden én wordt de Nijmeegseweg minder als een barrière ervaren tussen oostelijk en westelijk Malburgen. Een ingreep met impact - en daarom belangrijk om samen met de klankbordgroep te verkennen hoe deze nieuwe weg er uit kan zien.

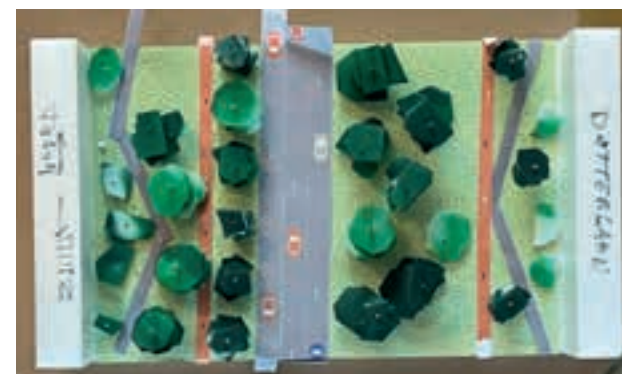
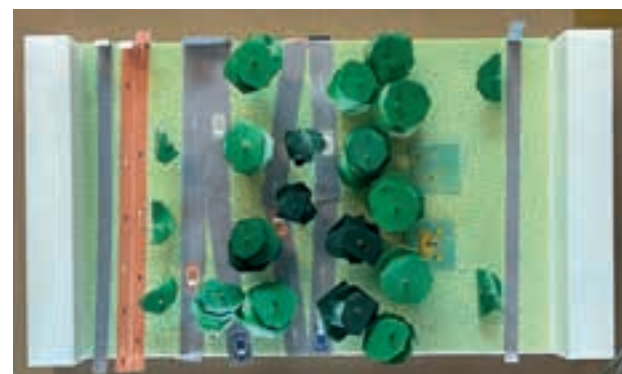
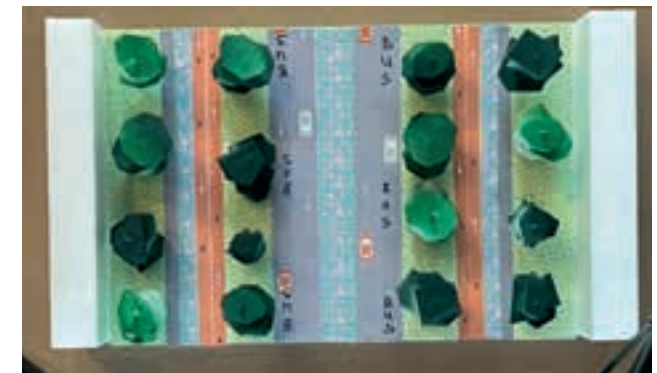
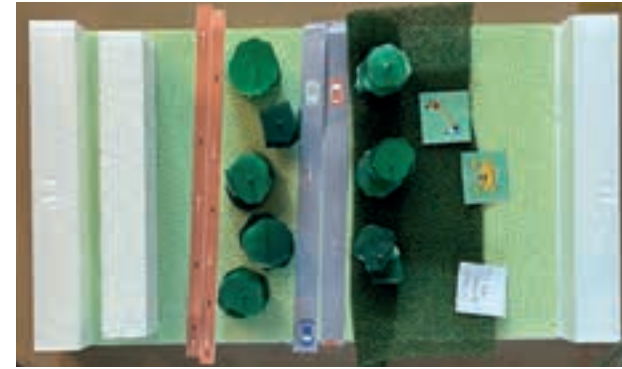
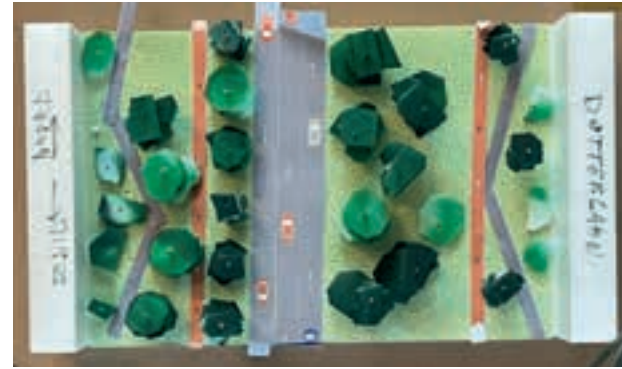
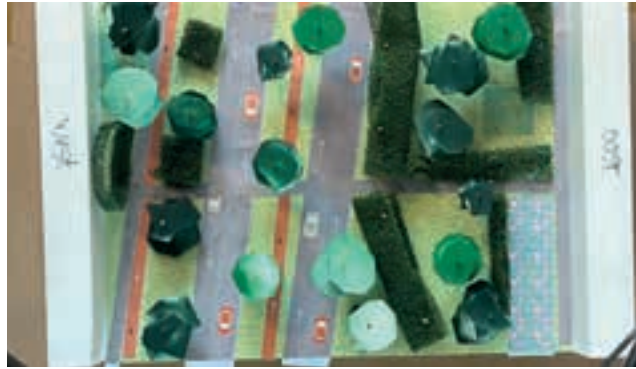
Tijdens een creatieve werksessie kreeg iedere deelnemer daarvoor een eigen maquette van een stukje Nijmeegseweg. De maquette was nog een blanco canvas, met slechts een paar vaste elementen die in de maquette een plek moesten krijgen: twee rijstroken de stad in, twee rijstroken de stad uit en fietspaden in beide richtingen. Hiermee vroegen we de klankbordleden om hun eigen ideale wegprofiel te ontwerpen.

Deze open opdracht leidde tot een breed scala aan ontwerpen. Van alle verkeersbewegingen zo dicht mogelijk bij elkaar tot slingerende wegen van oost naar west. De verschillende maquettes zijn naast elkaar gelegd en met alle leden van de klankbordgroep gezamenlijk besproken. Zo konden gezamenlijke uitgangspunten afgeleid worden uit de persoonlijke ideeën. Daarmee kon OD205 aan de slag om concrete voorstellen te maken voor de ligging van de Nijmeegseweg.



1. De weg

Uitkomsten workshop



1. De weg

Wat waren de belangrijkste gedeelde uitgangspunten?

Een sterke voorkeur voor een groene Nijmeegseweg tekende zich al heel snel af. De wens om de weg niet alleen functioneel maar ook aantrekkelijk en leefbaar te maken, was duidelijk voelbaar.

De belangrijkste uitgangspunten die breed gedragen werden, zijn:

1. Een groene nieuwe Nijmeegseweg
2. Bermen minimaal 6 meter breed voor 1e orde grote bomen
3. Bomen handhaven – in ieder geval de lindes aan beide zijden
4. Doorfietspad zoals nu handhaven
5. Reductie autoverkeer: 2 rijstroken voor de auto (1 de stad in, 1 de stad uit)
6. Toevoegen bus: 2 stroken. Wellicht kan de bus de stad uit op de rijstrook rijden, dan wordt die ruimte groen
7. Kruispunten compact houden voor goede oversteekbaarheid
8. 30 km/uur als snelheidslimiet

Uit deze uitgangspunten en de diverse maquettes die tijdens de ontwerpessie zijn gemaakt, heeft OD205 drie modellen gedistilleerd.

Deze modellen zijn in de tweede sessie besproken met de klankbordgroep. Daarbij is waardevolle en duidelijke input gegeven over hoe goed de modellen aansluiten bij de thema's die bewoners belangrijk vinden:

- gebruiksvriendelijkheid
- aantrekkelijk
- toevoeging groen
- inpassing bestaande bomen
- verkeersveiligheid

De figuren op de volgende pagina laten zien hoe de drie modellen afzonderlijk op de bovengenoemde vijf thema's scoren. Heel snel werd duidelijk dat model 1 onvoldoende aan een verbetering bijdraagt. Omdat modellen 2 en 3 in grote mate vergelijkbare scores kregen was de opdracht aan OD205 in het vervolgtraject een symbiose van beide modellen te bewerkstelligen.

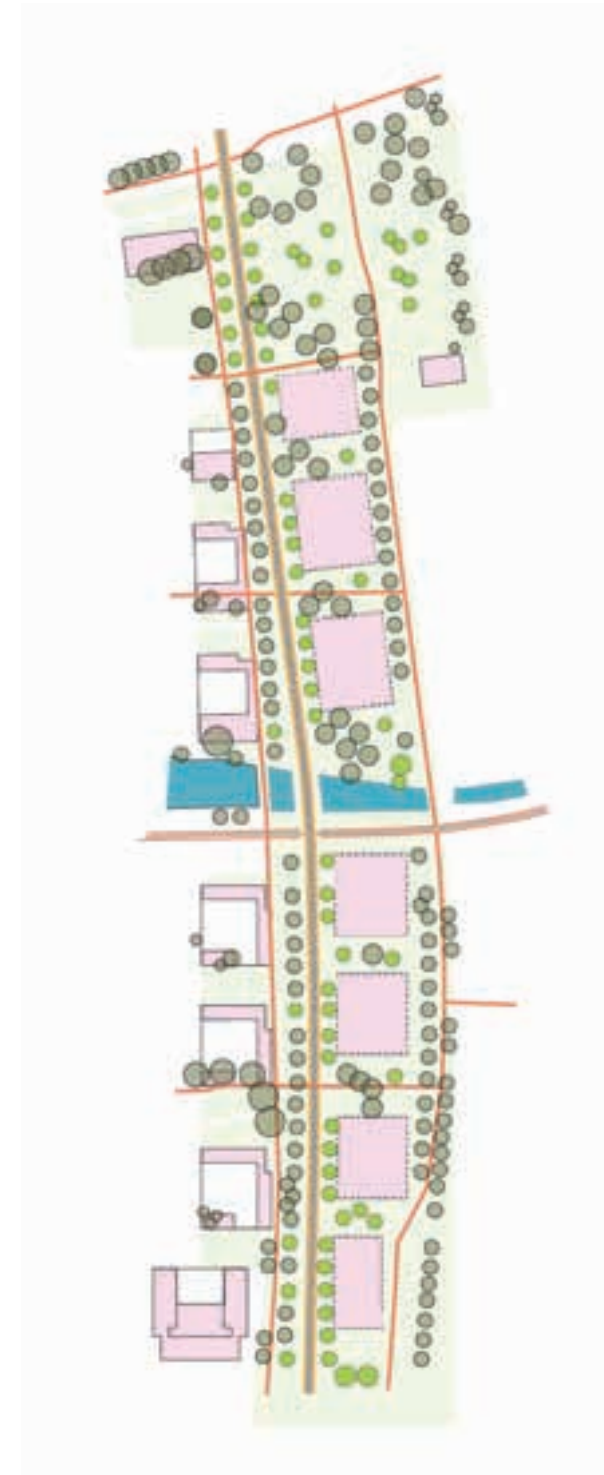
Modellen



Model 1



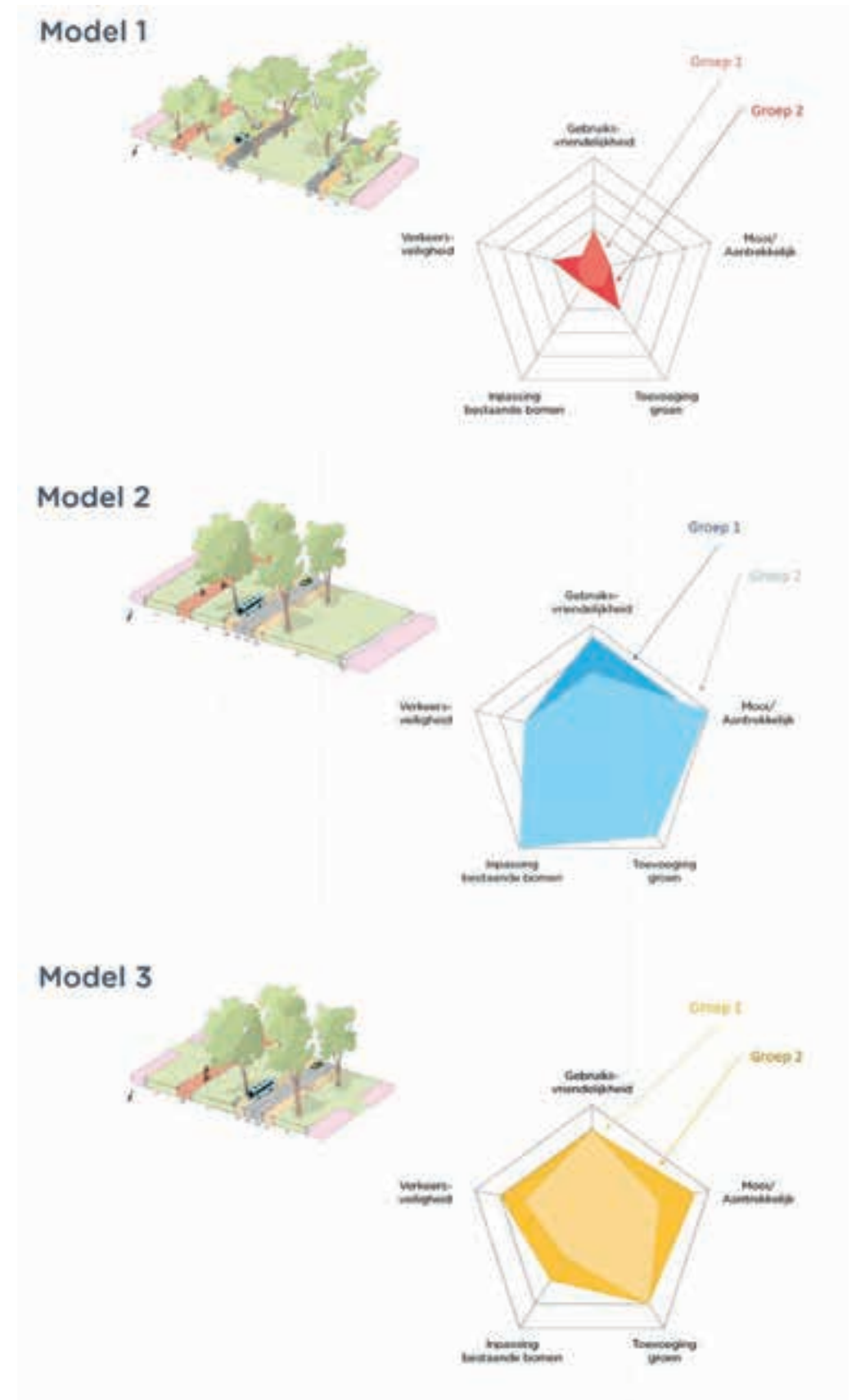
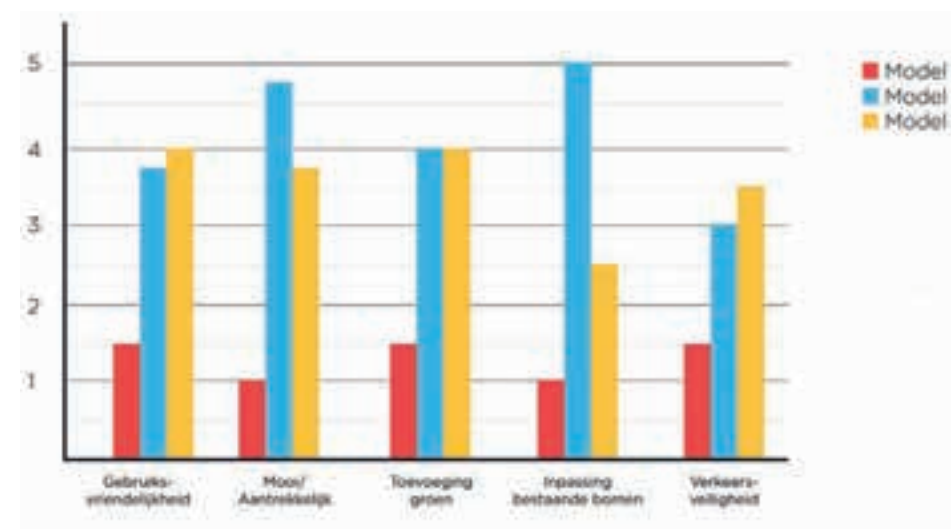
Model 2



Model 3

1. De weg

Beoordeling modellen



2. De onbebouwde ruimte

input invulling park

Nu de ligging van de weg was besproken, kon verder worden gekeken naar de onbebouwde ruimte: alle plekken waar géén wegen of gebouwen komen. Hoe geven we deze vorm? Welke sfeer willen we neerzetten? En hoe zorgen we dat de openbare ruimte aansluit bij de ontwikkeling van de eerste fase? Ook deze vragen werden weer aan de bewoners voorgelegd.

In fase 1 stonden de pocketparks -kleine parkjes- centraal. Nu is er ruimte om met bewoners vanuit een bredere blik te kijken naar de relatie tussen groen, verblijfskwaliteit en gebruik. Een belangrijk uitgangspunt dat in de co-creatie naar voren kwam was het behoud van bestaande bomen, die niet alleen zorgen voor karakter en schaduw, maar ook bijdragen aan biodiversiteit en klimaatadaptatie. De eerste gesprekken met de klankbordgroep gingen ook over het verbinden van oost en west met grote gebaren: de Zeegsingel en een park voor Malburgen.

Vervolgens is er met de bewoners gekeken naar kleinschaligere verbindingen over de Nijmeegseweg heen, door ook aan de oostzijde tussen de bouwvelden pocketparks te realiseren. De bouwvelden zijn een eerste uitgangspunt voor OD205 om het onderwerp gebouwen verder uit te werken: in deze ruimte moeten de woningen landen.

Voor het park is er gesproken over mogelijke invulling. Water, groen, verblijfsplekken, én een kiosk of paviljoen. Met de klankbordgroep werden daarvoor fotocollages gemaakt van de sfeer en uitstraling die zij zouden willen zien in het park.



2. De onbebouwde ruimte

uitkomsten workshop gebruik onbebouwde ruimte

Na het definiëren van het karakter van de onbebouwde ruimte was de volgende stap om met de klankbordgroep in gesprek te gaan over het mogelijk gebruik van deze ruimtes. Wat zijn de wensen en dromen die zij hebben over de functies van de openbare ruimte. Aan de hand van stellingen op posters konden de bewoners met post-its hun ideeën delen met de ontwerpers van OD205.

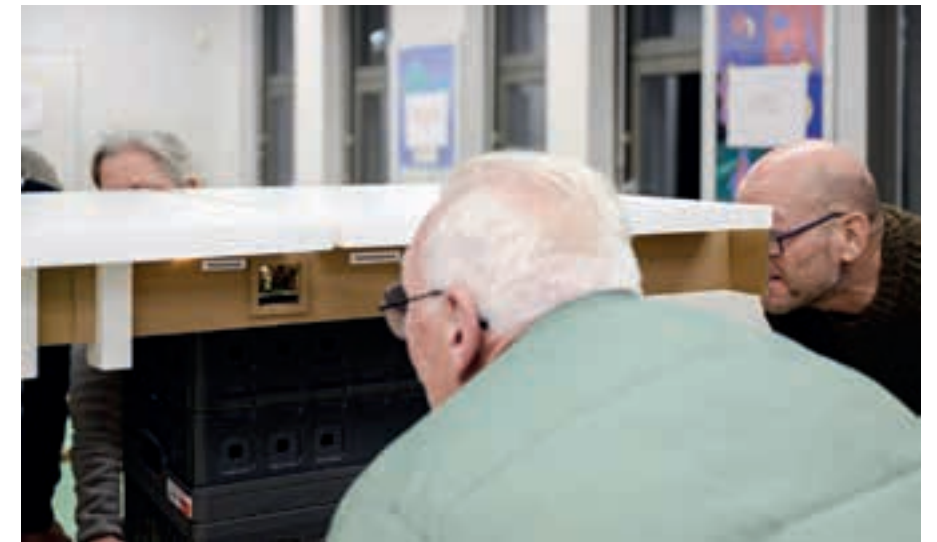


3. De gebouwen

De ligging van de weg en de opzet en invulling van de onbebouwde ruimte bepalen gezamenlijk de plek en de omvang van de bouwvelden voor de woningbouw. Met dit gegeven heeft OD205 een voorstel gedaan voor de bebouwing.

Hierbij is in eerste instantie enkel gekeken naar de massa-opbouw in vorm en hoogte. Uiteraard passend bij de woningbehoefte voor het plangebied.

Via een maquette in een kijkdoos konden de klankbordleden ervaren hoe de bebouwing haar plek vindt in de wijk Malburgen en aansluit bij de omliggende bebouwing. Met input over de verdeling van de massa's en de hoogtes van bebouwing is OD205 naar de tekentafel gegaan.



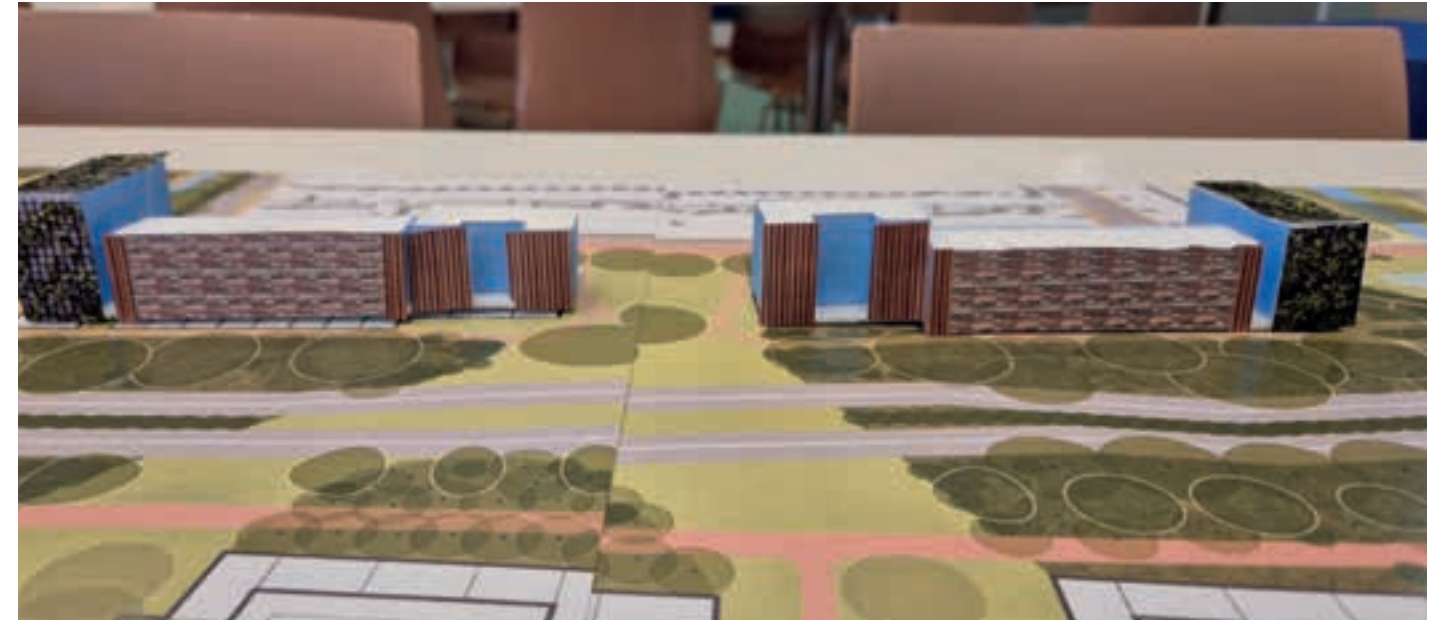
3. De gebouwen

Op die tekentafel is vervolgens ook naar andere aspecten dan massa gekeken. Voor een stedenbouwkundig plan is ook bijvoorbeeld de uitstraling van de gebouwen van belang. Om ook hierover de mening van de bewoners te horen, zijn in een volgende klankbordbijeenkomst de bouwmassa's op grote schaal in een maquette geplaatst, waarna de klankbordleden in verschillende groepjes de massa's hebben beplakt met verschillende soorten materialisatie.

Veel duurzame materialen werden opgeplakt door de klankbordgroep leden. Maar ook was er aandacht voor klassiekere materialen zoals baksteen, om aan te sluiten bij bestaande materialen in Malburgen en de ontwikkelingen aan de westzijde van de Nijmeegseweg (fase 1).

Ook groene bebouwing sprak duidelijk aan. Het hoogteaccent ten zuiden van de Nijmeegseweg werd door velen bestempeld als een groene eyecatcher. Ook het vergroenen van daken en de binnenhoven had veel interesse.

De algemene consensus was dan ook snel duidelijk: de bebouwing moet geen eentonige gesloten wand langs de Nijmeegseweg worden maar een afwisselend geheel met veel visuele en sociale kwaliteiten.



STEDENBOUWKUNDIG PLAN

Het concept: van verkeersweg naar parkweg



Malburgen kent een dynamische stedenbouwkundige geschiedenis die de huidige structuur en ontwikkelingsuitdagingen diepgaand heeft gevormd. Oorspronkelijk ontworpen als een groen tuindorp, transformeerde het na de Tweede Wereldoorlog naar een functionele wederopbouwwijk. Vandaag de dag staat Malburgen aan de vooravond van een nieuwe, ingrijpende stedenbouwkundige fase, gericht op het verbeteren van het leefklimaat en de ruimtelijke kwaliteit.

Historische ontwikkeling: van tuindorp naar wederopbouwwijk

De moderne geschiedenis van Malburgen begint in 1937, na de aanleg van de Rijnbrug (nu de John Frostbrug). Een ambitieus plan voor een uitbreidingswijk aan de zuidzijde van de Rijn werd opgezet. De wijk werd door architect Grandpré Molière ontworpen als een tuindorp, met een ruime opzet, veel groen en eengezinswoningen.

Maar de Tweede Wereldoorlog bracht de ontwikkeling abrupt tot stilstand. Malburgen werd zwaar getroffen door bombardementen, met name in 1944. Na de oorlog, geconfronteerd met een acute woningnood, week de wederopbouw drastisch af van het oorspronkelijke tuindorp-ideaal. In hoog tempo werden goedkope woningen en portiekflats gebouwd, wat resulteerde in een klassieke volkswijk. Het groen raakte versnipperd en de samenhang met het omringende landschap ging verloren. Deze naoorlogse keuzes leidden tot een eenzijdige woningvoorraad, voornamelijk kleine en goedkope huurwoningen, met als gevolg een sociaal-economisch eenzijdige bevolkingssamenstelling.

Tuindorp werd verkeersknooppunt

De auto werd in de jaren '60 van de vorige eeuw het symbool van de vooruitgang en heeft een stevig stempel op Malburgen gedrukt. De Nijmeegseweg ontwikkelde zich meer en meer tot een primaire verkeersader, essentieel voor de ontsluiting van het groeiende Arnhem. En Malburgen als geheel kreeg steeds meer het karakter van een wederopbouwwijk.

Het motto van licht, lucht en ruimte en de functiescheiding (ook wat betreft de verschillende verkeersdeelnemers) vonden hun weerslag in de wijk.

In 1967 werd de Nijmeegseweg van een

nieuw profiel voorzien: de toename van het autoverkeer en de groei van het forensenverkeer leidden tot een nieuwe opzet met meerdere rijbanen de stad in en uit, gescheiden door een 50 meter brede middenberm met populieren en kijkgroen.

De rotonde ter hoogte van de Huissensestraat en Gelderse Rooslaan werd vervangen door het De Monchyplein, feitelijk één groot kruispunt. Daarvoor moest ook het De Monchy-monument, een kloktoren die de belangrijke entree van Arnhem kenmerkte, wijken. De weg, nu het laatste deel van de A325, werd een cruciale verkeersader met het karakter van een autoweg. De menselijke maat verdween en de alledaagse verbindingen van bewoners tussen Malburgen oost en west werd steeds meer bemoeilijkt.

Vandaag de dag is de weg in zijn verkeerskundige betekenis te vergelijken met de radiale wegen aan de noordkant van de stad. Maar in uitstraling en functioneren is het meer een autoweg dan een stedelijke weg, die Malburgen bovendien tamelijk rigoreus in tweeën snijdt.

Keerpunt

Nu staan we aan de vooravond van een volgende stap in de transformatie van de Nijmeegseweg. Voortbouwend op een ontwikkelkader dat meer dan 25 jaar geleden is opgezet, hebben bewoners, gemeente en ontwerp bureau OD205 de krachten gebundeld om de Nijmeegseweg radicaal aan te pakken. De visie is om een "parkweg" te ontwikkelen: een weg die kwalitatief kan wedijveren met de mooie lanen aan de noordzijde van de stad. Eén die Malburgen Oost en West beter aan elkaar laat aansluiten en waar, in een prettige, groene omgeving, veel meer gewoond kan worden dan nu het geval is. De twee rijrichtingen voor de auto worden weer naar elkaar toe geschoven en komen globaal te liggen waar nu het verkeer de stad uit rijdt. Door op deze manier het wegprofiel te versmallen, wordt aan beide kanten nieuwe woningbouw mogelijk gemaakt. 30 procent van deze woningen zal sociale huur zijn; de rest bestaat uit koopwoningen. Dit diversifieert de woningvoorraad in Malburgen.

De weg verandert zo van barrière in een groene, stedelijke ruimte die veel beter oversteekbaar is.

Geleidelijke transformatie

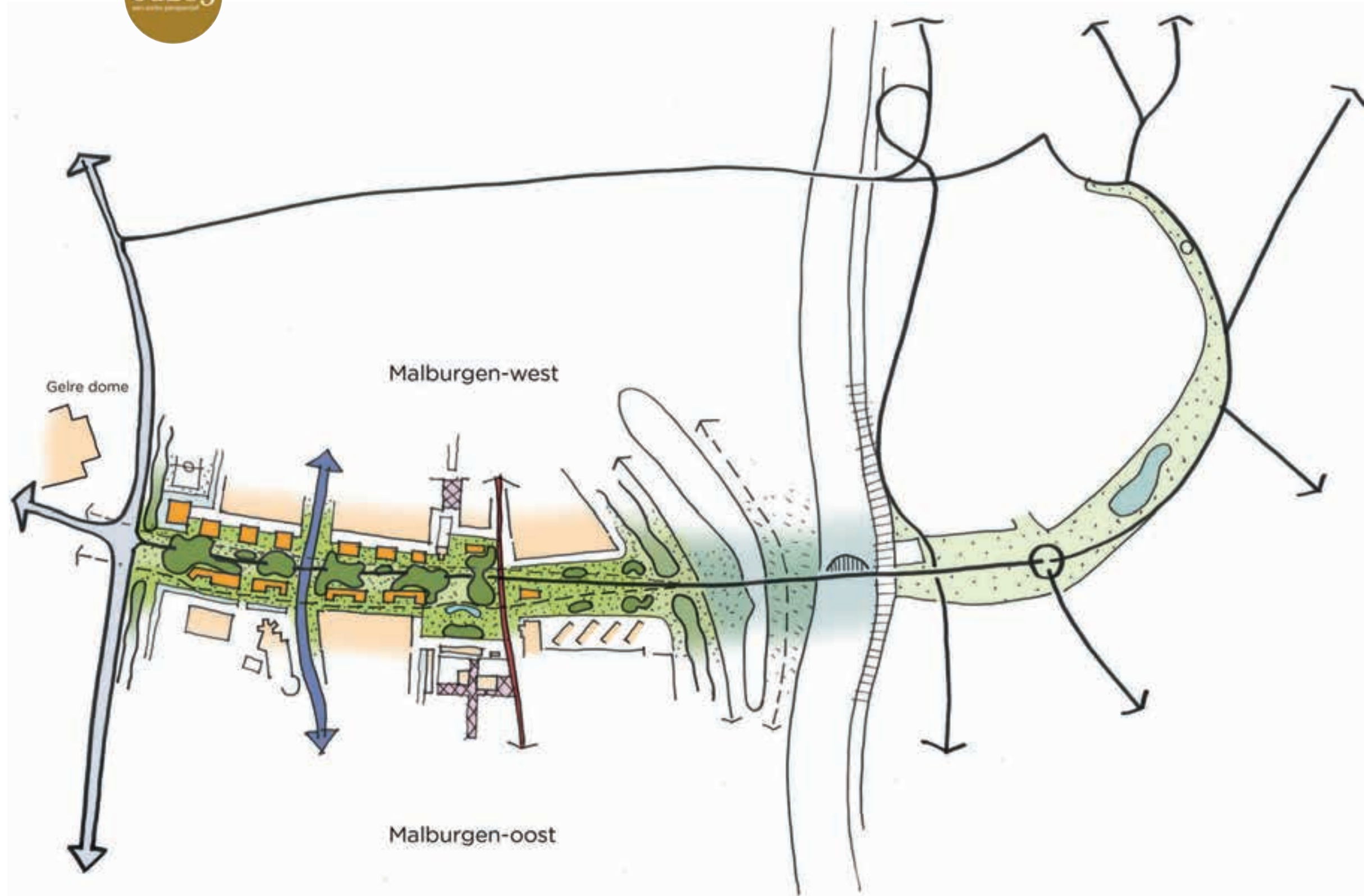
Waar lanen in de stad vaak in één keer zijn ontworpen, is dat voor de Nijmeegseweg niet mogelijk. Het nieuwe ontwerp gaat namelijk uit van de bestaande situatie en de wens om zoveel mogelijk bomen te behouden. Hierdoor kan de weg het karakter van een klassieke laan niet krijgen. Daarom is er gekozen voor een geleidelijke transformatie naar een parkweg. De bomen die in het plan passen, vormen straks, samen met veel nieuwe aanplant, dichter begroeide bosschages. Deze plekken wisselen af met meer open ruimtes. Samen levert dit het beeld op van een weg die door een afwisselend parklandschap loopt.

Met deze ingreep verandert de beleving van de doorgaande ruimtereeks van Arnhem-Noord tot Arnhem-Zuid en omgekeerd: Singel, Berenkuil, John Frostbrug, aanlanding en Nijmeegseweg blijven in elkaars verlengde liggen, maar het verkeer dat de stad binnenrijdt komt aan de westzijde van de aanlanding de brug opgereden. Daarmee heeft het concept voor de herinrichting van de Nijmeegseweg niet alleen impact op Malburgen, maar op de stad als geheel.

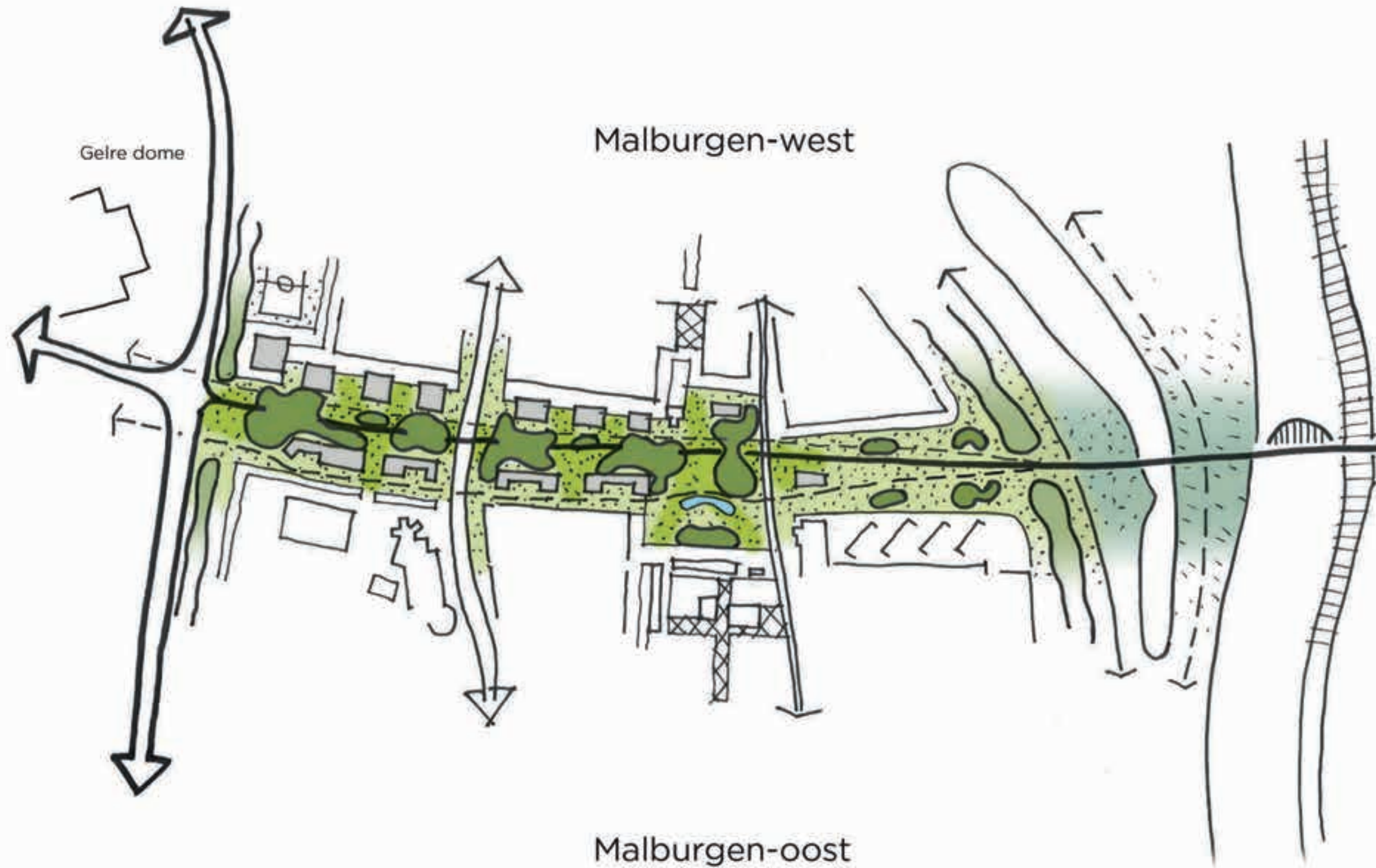
Malburgse Manier 2.0

Het project rond de herinrichting van de Nijmeegseweg kenmerkt zich door brede bewonersbetrokkenheid via de “Malburgse Manier 2.0”, waarmee in co-creatie met bewoners vijf jaar aan het project is gewerkt. Daarnaast is het project ingebed in een brede ambtelijke en bestuurlijke visie op het stadsdeel en de stad. Het Duurzaam Mobiliteitsplan is daar een belangrijk voorbeeld van.

De aanpak voor de herinrichting van het gebied rond de Nijmeegseweg is vernieuwend en integraal. Het is gericht op het creëren van een aantrekkelijke, gezonde en vitale leefomgeving, die past bij de ambities van de ‘Omgevingsvisie Arnhem 2040’ en bij de wensen van de vele bewoners die via de klankbordgroep echte invloed hebben uitgeoefend op het plan. Niet in de laatste plaats doordat zij nadrukkelijk hebben meegedacht over de verschillende lagen waaruit het concept bestaat. Zo bepaalden de bewoners mede de koers van de dragers onder het plan: groen en water, verkeer en tot slot bebouwing. Deze dragers worden op de volgende bladzijdes verder toegelicht.



Conceptlaag 1 Groen & water



Een groene parkweg: van barrière naar beleefgroen

Malburgen staat bekend om zijn groen. Eerst als groen tuindorp, later dankzij de kenmerkende populieren in een brede middenberm van de Nijmeegseweg. Die weg in het bijzonder is nu een in het oog springende groene ader door Malburgen. De nieuwe visie, die de weg smaller maakt en de wijken dichter bij elkaar brengt, roept de vraag op: hoe behouden we het groene karakter van de weg? Het antwoord ligt in de ambitieuze transformatie naar de parkweg.

Het uitgangspunt van het nieuwe ontwerp is even gedurfd als noodzakelijk: versmallen van een drukke verkeersader is zeer ingrijpend, maar tegelijkertijd de enige oplossing om zowel groen als bebouwing voldoende ruimte te kunnen geven. De inzet is om de totale hoeveelheid boomkronenoppervlakte die nu in het gebied aanwezig is, op termijn gelijk te houden. Maar dan wel met een grotere diversiteit aan soorten.

Dit betekent dat daar waar bomen voor de nieuwe inrichting onvermijdelijk moeten wijken, er snel en doordacht nieuwe bomen worden aangeplant. Het motto is dan ook: boominclusief ontwerpen. Er wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de bestaande, waardevolle bomen. Zij vormen een essentieel onderdeel van het nieuwe plan. Waar mogelijk worden ze ingepast,

en in andere gevallen -indien mogelijk- verplaatst naar een nieuwe plek in het plangebied. De bestaande bomen zijn de ruggengraat voor de nieuwe groene structuur.

Het nieuwe landschap wordt anders dan nu het geval is, dynamisch en afwisselend. Tussen de Nijmeeseplein en de aanlanding van de brug zullen begroeide en open plekken elkaar opvolgen. De weg zal door een afwisselend parklandschap slingeren.

De dichter op elkaar staande bomen en struiken zorgen daarbij voor een intieme, bosachtige sfeer, terwijl de open plekken de ruimte en de grandeur behouden van de huidige brede wegstructuur.

Het is deze afwisseling die het gebied een unieke identiteit geeft en het tot een plek maakt waar je je niet alleen verplaatst, maar die je ook echt beleeft. Deze nieuwe inrichting van het groen draagt bij aan een gezonde leefomgeving, verbetert de biodiversiteit en biedt bovendien schaduw in tijden van toenemende hitte.

De beplanting is opgebouwd uit 3 lagen:

- Boomlaag
- Struiklaag
- Onderbegroeiing

We combineren slim de bestaande bomen met nieuwe aanplant. We plaatsen accent-bomen (dat zijn bomen met een grotere maat) en kleine boompjes die een dichte massa gaan vormen. Samen laten we dit (zonder daarin te dunnen) uitgroeien tot bosschages. De open kronenmassa wordt gecombineerd met slim gepositioneerde groepen struiken en onderbeplanting. Zo ontstaat er een bosachtige sfeer die vanuit de woningen en vanaf de weg te beleven valt.

De bosschages worden afgewisseld met open plekken die we de weides noemen. Deze bestaan uit bloemrijk grasland met gemaaide zones voor nader te bepalen paden en een openbaar programma, zoals spelen. Bestaande bomen worden in de weides ingepast.

Dit alles leidt uiteindelijk tot een diepgaande transformatie van het groen in de openbare ruimte. Samen met het versmallen van het wegprofiel krijgt de Nijmeeseweg een geheel nieuw karakter. Ook het huidige De Monchyplein wordt hier onderdeel van. Waar nu het grote kruispunt ligt, ontstaat straks het nieuwe De Monchypark. Door het verkeer op een vrij klein oppervlak te concentreren, komt waardevolle ruimte vrij voor groen, water en recreatie. Het park wordt een echte aanwinst voor de

omgeving, een ontmoetingsplek voor de bewoners van Malburgen die een prettige, uitnodigende en veilige omgeving biedt voor spel, ontspanning en contact met de natuur. Ook is in het park een mooie plek gemaakt voor een nieuwe kloktoren. Aan het zuidelijke begin van de vijver zou de toren, in oorspronkelijke vorm of in een moderne interpretatie, in de toekomst de fietsers en de wandelaars kunnen verwelkomen en de historie van de plek belichten.

Het De Monchypark en de pocketparks (het groen dat gelegen is tussen de bouwvelden) hebben dezelfde basisingrediënten en dienen dezelfde doelstelling: waarde toevoegen voor de natuur en de mens. Door de ruime zichtverbindingen van de open plekken over de Nijmeegseweg heen, wordt de weg onderdeel van het landschap. Ook wordt er een denkbeeldige verbinding tussen Malburgen Oost en West gelegd. Ooit, in de verre toekomst als het autoverkeer het toelaat, zouden hier nieuwe verbindingen voor voetgangers of fietsers kunnen ontstaan.

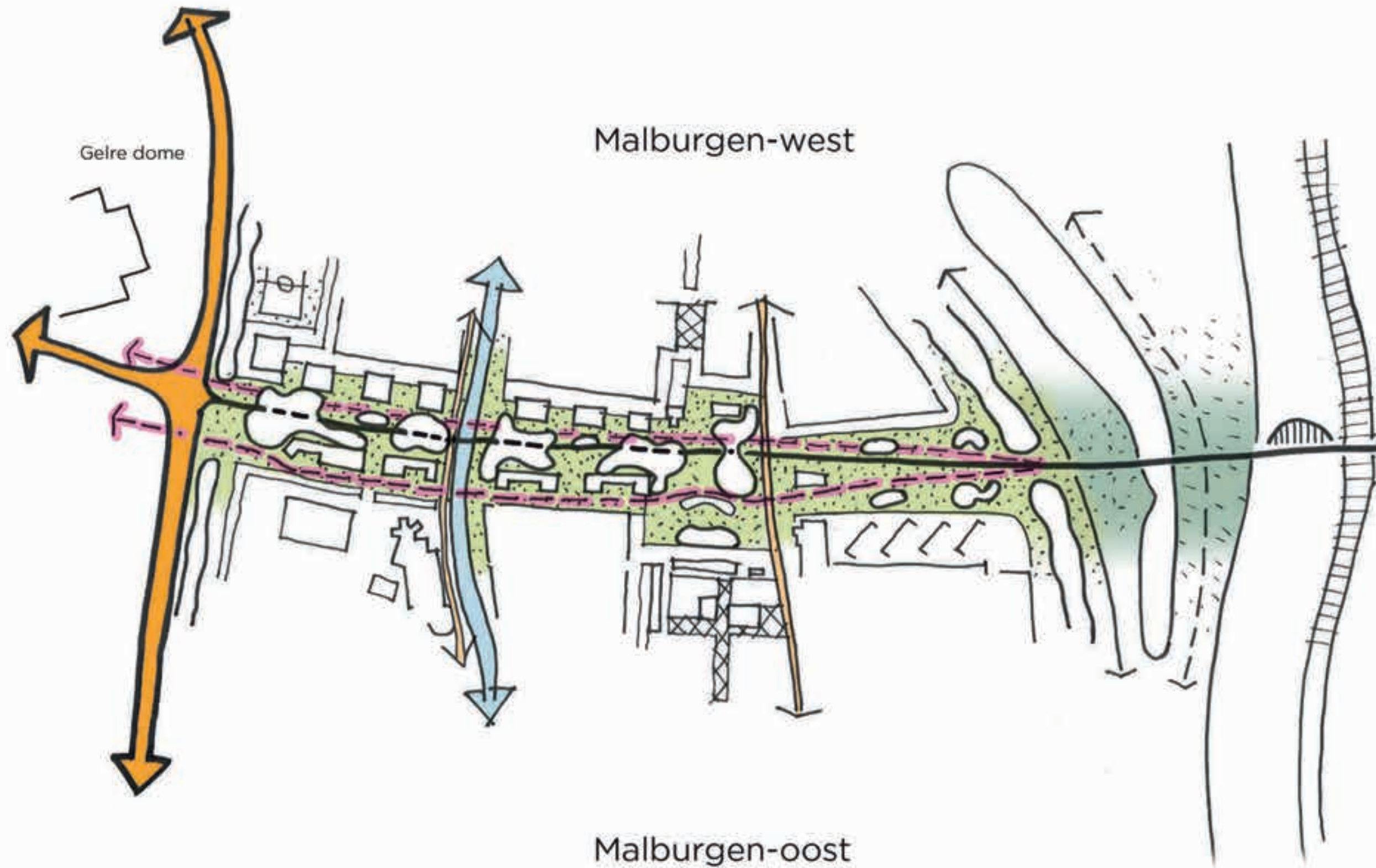
Het plan kijkt wat betreft groen verder dan de Nijmeegseweg alleen. De Zeegsingel wordt zoveel mogelijk doorgetrokken en uitgegraven ter hoogte van de Nijmeegseweg. Hiermee versterken we de

ecologische waarde en de biodiversiteit, terwijl tegelijkertijd een belangrijke bijdrage wordt geleverd aan een klimaatbestendige stad en een robuster watersysteem.

Datzelfde geldt voor het gedeeltelijk uitgraven van de zogeheten Arkelduiker, een ondergrondse watervoerende buis die onder het huidige De Monchyplein ligt. Dankzij de toegevoegde vijver in het midden van het nieuwe De Monchypark kan de duiker flink worden ingekort. Naast die technische voordelen levert de vijver ook een cruciale verlevendiging van het park op. In combinatie met een horeca paviljoen en slim geplaatste paden, zet het ontwerp daarmee in op het scheppen van de ruimtelijke randvoorwaarden waarmee het park tot een geliefde ontspanningsplek in Malburgen uit kan groeien.

De nieuwe aanplant van bomen, heesters en struiken en de brede visie op groen en water die daarmee invulling krijgt, is een investering in de toekomst. Een belofte om de groene identiteit van Malburgen te behouden en versterken voor de komende generaties.

Conceptlaag 2 Verkeer



Verkeer: van verkeersader naar een 30 km-stadsweg

De Nijmeegseweg heeft decennialang gefungeerd als een cruciale verkeersader, een noodzakelijke doorgangsroute voor autoverkeer die Malburgen in tweeën sneed. Hoewel de weg zijn functie als belangrijke ontsluiting voor de stad behoudt, verandert zijn karakter radicaal. Dit nieuwe concept herschrijft de rol van de weg en plaatst de méns weer centraal. Met als resultaat een veiligere, leefbaardere en beter verbonden wijk. De weg wordt niet minder belangrijk, maar wel bewuster ingepast in de levende omgeving.

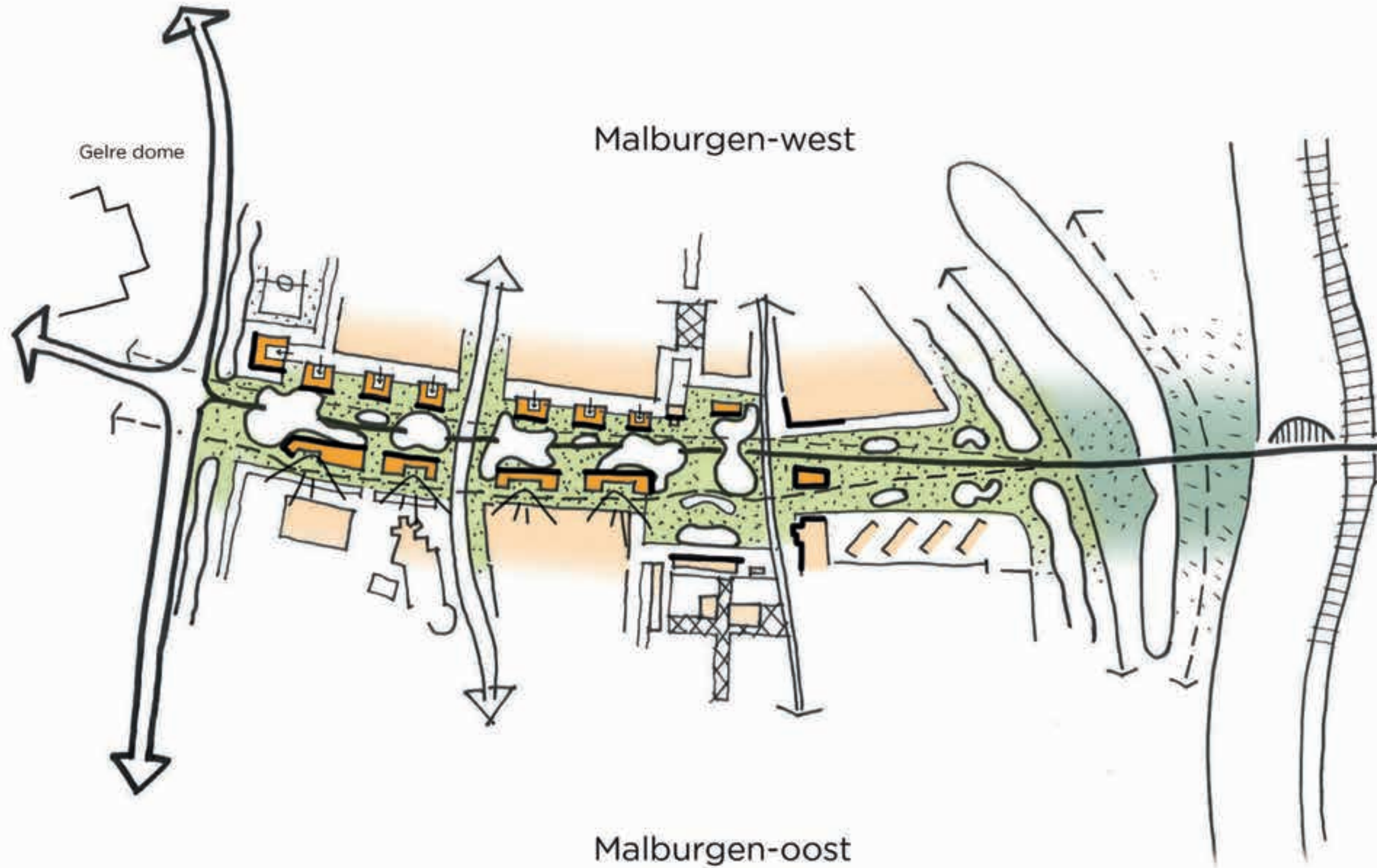
De basis van deze transformatie is het STOMP-principe, een mobiliteitsvisie die de hiërarchie van de weggebruikers omdraait. De focus ligt niet langer op de auto, maar op de voetganger (Stappers), de fietser (Trappers), het openbaar vervoer (Openbaar vervoer), en pas daarna het gemotoriseerde verkeer (Motorvoertuigen en Parkeerplaatsen). Dit principe vertaalt zich direct in de nieuwe inrichting. Waar de auto nu nog domineert, krijgt deze op de nieuwe Nijmeegseweg op den duur één rijstrook de stad in en één de stad uit. De bewust gekozen snelheidsvermindering, met een maximum van 30 km/u, maakt de weg veiliger en nodigt uit tot rustiger rijgedrag. Gedegen verkeerskundige berekeningen, specifiek voor de kruispunten, laten zien dat deze inperkingen evengoed niet leiden tot onverwachte opstoppingen.

Voor voetgangers en fietsers brengt de nieuwe opzet een enorme verbetering met zich mee. De voetpaden worden opnieuw ontworpen om een logische en plezierige looproute te garanderen die woningen optimaal ontsluit, maar ook uitnodigt tot een wandeling door het nieuwe parklandschap. De verbindingen tussen Malburgen Oost en West worden hiermee aanzienlijk verbeterd. Ook voor fietsers wordt de doorstroming en veiligheid vergroot. Het belangrijke doorfietspad, het Rijn-Waalpad, wordt breder en krijgt een betere doorstroming. Aan de westzijde van de weg wordt het fietspad eveneens opgeknapt. Daarnaast is er veel aandacht besteed aan stallingsplekken in het gebied. Voor bezoekers komen er plekken dicht bij de woningen, terwijl bewoners de beschikking krijgen over handige bergingen voor hun fietsen, vlakbij de ingangen van hun huizen.

Ook het openbaar vervoer profiteert maximaal van de nieuwe gebiedsinrichting. De bus, die in de toekomst meer dan nu, Malburgen en Arnhem-Zuid bedient, krijgt in beide richtingen op den duur een eigen rijstrook. Hierdoor kan de bus vlot doorrijden met een snelheid van 50 km/u, wat de bus niet alleen sneller maar ook een veel aantrekkelijker alternatief maakt.

Een laatste essentieel onderdeel van het plan is de aanpak van parkeren. In een vroege fase is bestuurlijk besloten om alle nieuw benodigde parkeerplaatsen voor bewoners en bezoekers half-ondergronds te realiseren. Deze keuze was een voorwaarde om de voornaamste doelen te kunnen realiseren: de bouw van nieuwe woningen in combinatie met de aanleg van een groene en klimaatbestendige openbare ruimte. Door auto's uit het straatbeeld te halen, ontstaat er maximale ruimte voor groen en sociale ontmoetingsplekken.

Conceptlaag 3 Bebouwing



Gebouwen: op maat bouwen in een complexe omgeving

Het ontwerpen van de nieuwe bebouwing in fase 2 langs de Nijmeegseweg is een complexe uitdaging. De smalle, rechte strook die beschikbaar is voor bebouwing in combinatie met de noodzaak om te gaan met verkeersgeluid, vroeg om een innovatieve en doordachte benadering. De stedenbouwkundige hoofdgedachte is daarom niet gericht op standaardoplossingen maar op het creëren van unieke, op maat gemaakte gebouwvolumes. Die deze uitdagingen omzetten in kansen voor een rijke en leefbare omgeving. De gebouwen langs de Nijmeegseweg worden geen afstandelijke monotone blokken, maar vormen een nieuwe identiteit voor het gebied en een aangename woonplek.

Om de beperkte diepte van de bouwstroken en de geluidshinder te slim af te zijn, is gekozen voor een aanpak waarin voor de twee meest zuidelijke gelegen bouwvelden geen traditionele bouwblokken zijn ontworpen, maar zogenaamde samengestelde bouwvolumes. Deze configuratie creëert een beschut en groen binnenterrein dat dient als het ‘adres’ van de woningen, ver weg van het verkeersgeluid. Deze beschutte terreinen, met entrees en vol daglicht, openen zich naar de rustigere oostzijde richting de Rijnhalsingel. De parkeerverdiepingen

bevinden zich (half-)ondergronds, wat extra ruimte biedt voor groen op deze binnenterreinen. Het hoogteverschil wordt overbrugd met groene hellingen, trappen en liften (als onderdeel van de ontsluiting van gebouwen), waardoor een plezierige en vanzelfsprekende route ontstaat van de openbare ruimte naar de voordeur. Met veel daglicht en de uitnodiging tot informeel contact met burens.

De gebouwen bieden een mix van open, lichte leefgalerijen en beschutte portiekontsluitingen, wat bijdraagt aan een dynamisch en sociaal karakter.

Op de twee bouwvelden, elk met half verdiepte parkeergarage, zijn vier complexen voorzien die uiteenlopen van 4 tot 5 lagen hoog. Twee ervan zijn bestemd voor sociale huur en twee voor de koopsector. Dit draagt bij aan de gewenste woningdiversiteit in de wijk. Een opvallende uitzondering is de koptoren van 16 lagen aan het begin van de Nijmeegseweg, schuin tegenover de GelreDome: deze vormt een markant baken aan het begin van de bebouwingsreeks.

In de middelste gebieden liggen twee bouwvelden tegenover de tuindorpachtige rijwoningen van de Dotterlaan. Hier is gekozen voor een andere structuur vanwege de beperkte diepte van 27 meter.

Aan de uiteinden staan appartementengebouwen, die met hun oriëntatie op drie zijden zorgen voor uitstekende sociale veiligheid van het omringende openbaar gebied en de bewoners een rijk woongenot bieden. Ertussenin ligt een reeks benedenbovenwoningen, elk met een eigen achtertuin of terras, wat een divers en kleinschaliger woonklimaat schept. Bewust is ervoor gekozen om aan de Dotterlaan géén voorkant te ontwikkelen maar een vriendelijk ogende tuinen- en terrassenzijde. Deze keuze is ingegeven door de wens de bestaande lindebomen optimaal in te passen, zittende bewoners van de Dotterlaan zo min mogelijk te belasten en langs de Nijmeegseweg levendigheid te brengen via entreedeuken en voorkanten.

Tot slot krijgt de Nijmeegseweg nog een tweede iconisch gebouw. De eerdergenoemde koptoren markeert de entree van de parkweg; het tweede opvallende gebouw krijgt een plek aan de noordkant, bij de oprit van de John Frostbrug. Dit wordt het meest bijzondere gebouw van het project. Met een beoogde hoogte van ongeveer 10 verdiepingen zal dit gebouw dienen als een nieuw symbool van Malburgen, dat mensen welkom heet en de overgang naar de stad markeert. De architectuur zal bij dit gebouw nog meer dan elders het verschil maken.

Het ontwerp van dit gebouw -op een historische, gevoelige plek- wordt daarom via een competitie aanbesteed. Op deze wijze willen we tot het meest overtuigende en kwalitatieve ontwerp komen, passend bij de ambities van het stedenbouwkundige plan.

Wat het ontwerpconcept en de onderliggende conceptlagen in de praktijk betekenen, laten de hierop volgende tekeningen en illustraties zien.



od205
ODRZĘBNA PRZEWIDUJANA

0 25m



Deelgebied ZUID



Doorsnedes



Sfeerbeeld

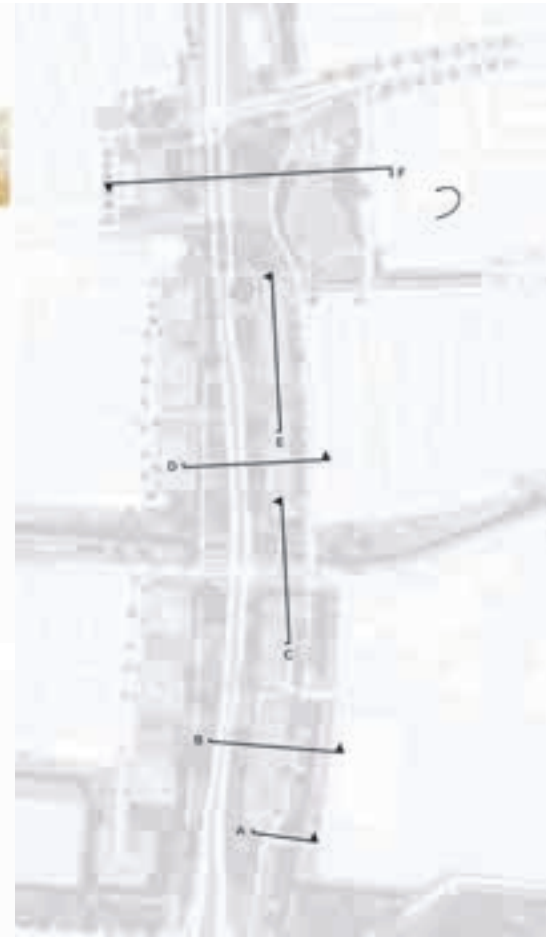
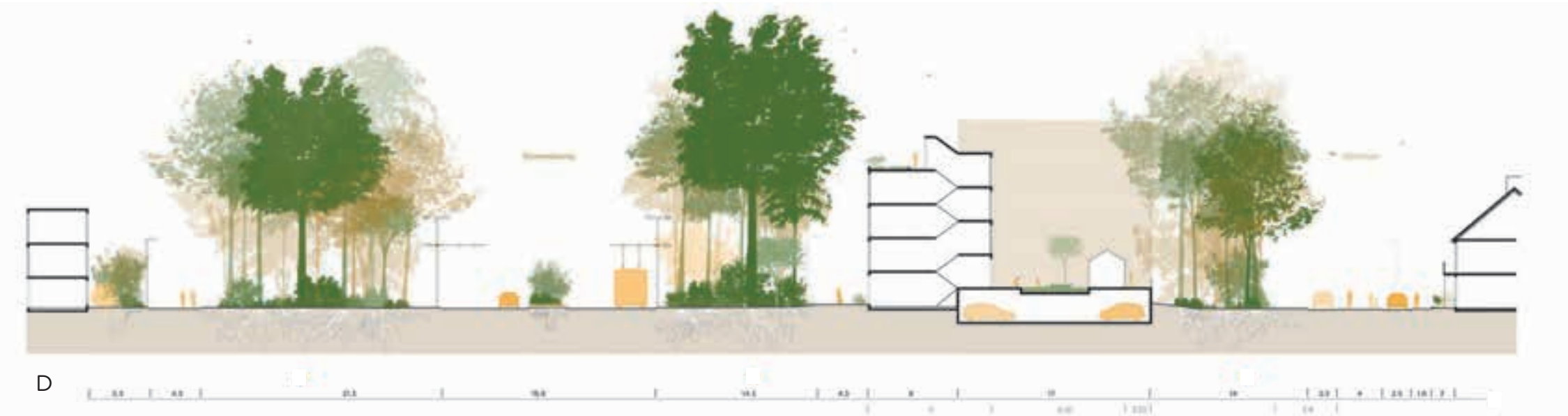




Deelgebied MIDDEN



Doorsnedes

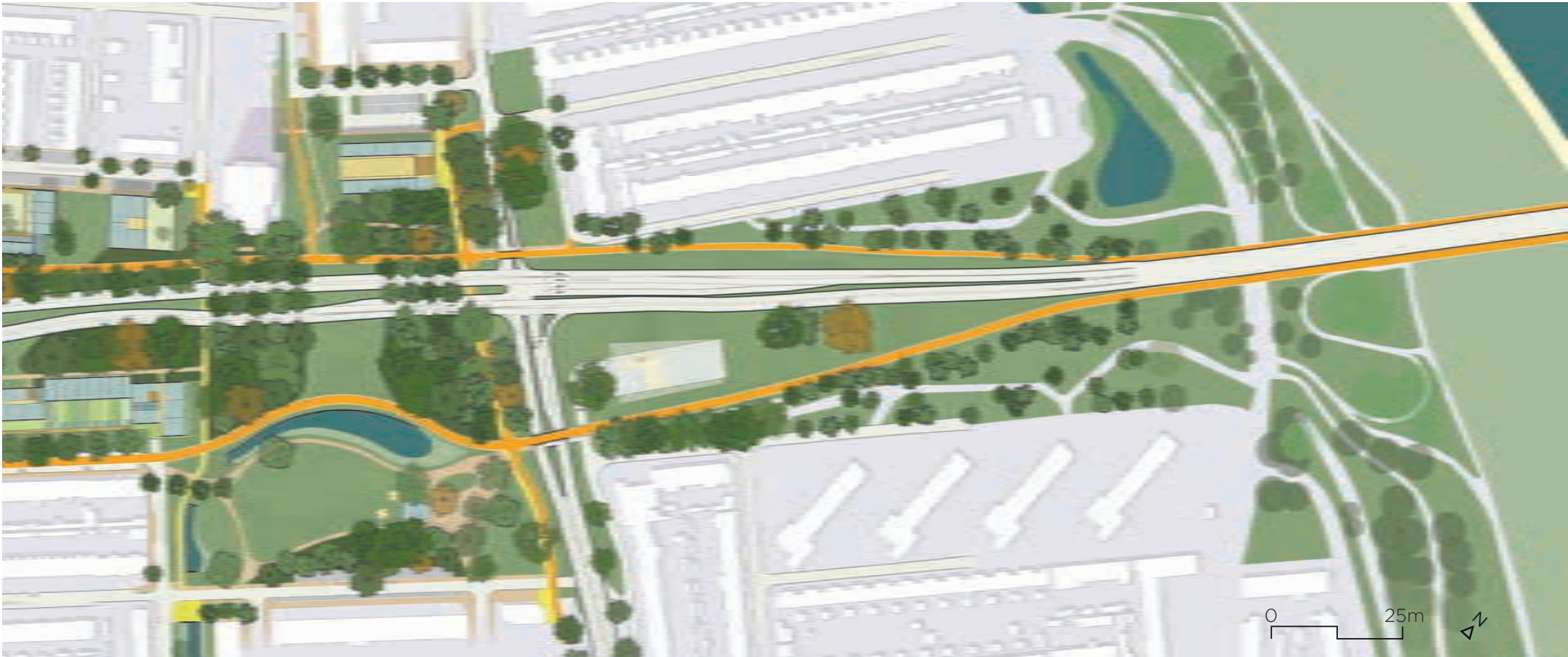


Sfeerbeeld



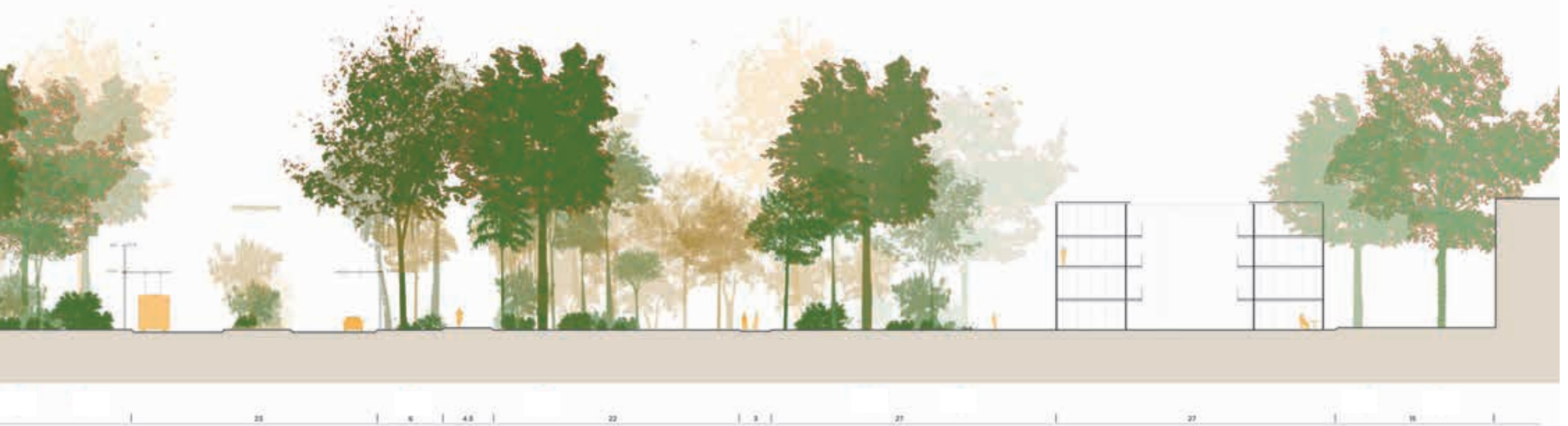
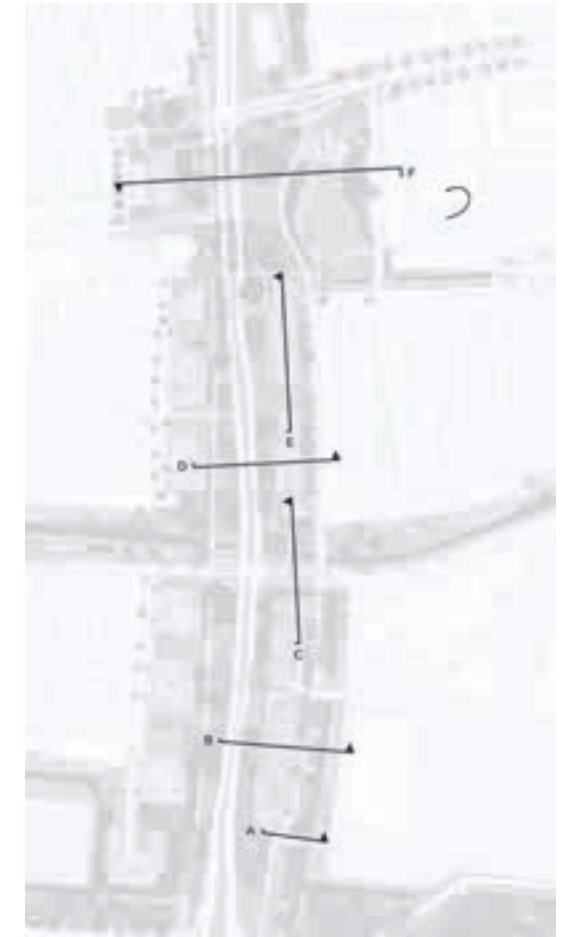


Deelgebied
NOORD



Doorsnede





Sfeerbeeld





DEELASPECTEN

Bomen en groen

De inzet is om de totale oppervlakte aan boomkronen dat nu in het gebied aanwezig is, op termijn gelijk te houden. Maar dan wel met een grotere diversiteit aan soorten.

Tijdens het ontwerpen van dit plan hebben bewoners, gemeente en OD205 hun uiterste best gedaan om zo veel mogelijk bestaande bomen te handhaven. Sommige bomen moeten wel wijken omdat ze dusdanig in de weg staan dat het redelijkerwijs niet mogelijk is de nieuwe weg of de nieuwe gebouwen eromheen aan te leggen.

Het uitgangspunt was, is en blijft wel: boominclusief ontwerpen. Dus mogen alleen in deze zwaarwegende gevallen bomen gekapt of (binnen het plan) verplaatst worden. Daar tegenover staat dan weer de aanplant van veel nieuwe bomen en struiken, heesters en onderbeplanting. Op deze wijze werken wij (ook) aan een grotere biodiversiteit en de toekomstbestendigheid van het groen in het gebied. De nieuwe situatie zal in ieder geval een rijker geschakeerd groen landschap opleveren dan nu het geval is, met minimaal eenzelfde hoeveelheid boomkronenmassa, zo niet meer.



Impressie bosschage,
+/- 5 jaar na aanleg



Impressie bosschage,
+/- 25 jaar na aanleg



Water

In fase 2 wordt er geen bestaand water gedempt. Wel wordt er water toegevoegd en zichtbaar gemaakt op locaties waar momenteel ondergrondse duikers de watergangen met elkaar verbinden.

De watergang aan de Zeegsingel wordt bovengronds gebracht waardoor deze bestaande waterstructuur zichtbaar met elkaar in verbinding staat en de Nijmeegseweg niet meer als barrière tussen oost en west het beeld bepaald. De verkeersstructuren worden voorzien van een duikerbrug en de watergang heeft aan beide zijden een flauw aflopend talud.

De watergang aan de Veldbloemenlaan wordt doorgetrokken richting het De Monchypark. Ook hier ligt er momenteel een duiker onder de grond (de Arkelduiker) die met het nieuwe ontwerp voor een groot deel overbodig wordt. Het De Monchypark krijgt namelijk een vijverachtige watergang die het doorfietspad afscheid van de parkruimte voor recreëren en spelen. Aan de zijde van de wijk en het doorfietspad krijgt de watergang een harde kade met een schanskorf. Richting het park is er sprake van een flauw talud.

- Met de maatvoering van de watergangen en bijbehorende taluds is rekening gehouden met de uitgangspunten van Waterschap Rivierenland:
- Streefpeil 8.90/9.20 m+ NAP (zomer/winter). 30 cm max hoger bij hevige regenval
 - Doorvaarthoogte: 1.25 mtr
 - Breedte doorvaart: 2.25 mtr
 - Diepgang: 1.00 mtr. water
 - Talud 1:3
 - Onderhoudspad 4 mtr. horizontaal

Berekening watercompensatie

Gedempt Water		0 m2	Gevraagd wateroppervlak		0 m2
Bestaand verhard oppervlak		12959 m2	gedempt water		1091 m2
			verhard oppervlak		0,0436 m3/0,1
Nieuw verhard oppervlak			Totaal gevraagd wateroppervlak		1299 m2
Bebouwing 100% bebouwd			Toegevoegd wateroppervlak		
Parkgrasweg noord		1801 m2	Zeegsingel		880 m2
Dorpslaan noord		2794 m2	Water in het park		1189 m2
Dorpslaan zuid		2871 m2	Totaal toegevoegd wateroppervlak		1869 m2
Olympos noord		3021 m2			
Olympos zuid		4391 m2			
Riv. Rijn		140 m2			
Totaal		29950 m2			
Verharding 100% verhard					
Nijmeegseweg		18888 m2			
Kroegpaden half verhard		2807 m2			
Kroegpaden verhard		2121 m2			
Paviljoenen		1113 m2			
Weggeleiden en witten		719 m2			
Totaal		25950 m2			
		40881 m2			
Totaal toegevoegd oppervlak		8522 m2	Balans hoeveelheid wateroppervlak		± 880 m2



Spelen

Met de nieuwe ontwikkelingen komen er meer kinderen wonen in Malburgen. Voor kinderen van alle leeftijden wordt er voorzien in extra speelplekken.

Verschillende leeftijdsgroepen hebben wisselende behoeftes aan speelvoorzieningen. Dit betreft niet alleen het type speelelementen dat een plek voorziet, maar met name de nabijheid van de speelplek van de woning.

Bij de categorisering van de mogelijke speelplekken is rekening gehouden met het hoogste aantal kinderen per categorie die in de toekomst verwacht worden in de nieuwe wooncomplexen te wonen;

- 0-6 jaar: 72 kinderen
- 4 speelplekken gewenst
- Afstand tot woning 150 meter
- 7-12 jaar: 100 kinderen
- 2 speelplekken gewenst
- Afstand tot woning 400 meter
- 13 jaar en ouder: 70 kinderen
- 1 speelplek gewenst
- Afstand tot woning >1000 meter

Bij het verdere uitwerken van het ontwerp zal de inrichting van het openbare gebied altijd voldoen aan de 'Gids Openbare Ruimte' van de Gemeente Arnhem.



Voetgangers en fietsers

Voor het dagelijks leven in de wijk is een goed functionerend en prettig netwerk van paden voor voetgangers en fietsers erg belangrijk. Daarnaast ligt een belangrijk doorfietspad langs de Nijmeegseweg, het Rijn-/Waalpad.

- De fietsverbindingen aan weerskanten van de Nijmeegseweg blijven grotendeels ongewijzigd. Het doorfietspad Rijn-/Waalpad loopt aan de oostzijde van het plangebied. De Dotterlaan wordt ingericht als een fietsstraat en de verbinding is geïntegreerd in het parkontwerp.
- Omdat de gemeente nog onderzoek doet naar de precieze ligging van de paden voor voetgangers en fietsers richting de John Frostbrug, is deze aansluiting nog geen vaststaand onderdeel van het plan.
- In samenhang met het nieuwe kruispunt van Nijmeegseweg/Huissensestraat en Gelderse Rooslaan en de Zeegsingel komen er oversteken voor voetgangers en fietsers over de Nijmeegseweg. Naast de kruispunten komt er een extra oversteek voor voetgangers in het verlengde van de Klaverlaan en Veldbloemsstraat. Dit is tevens de plek voor de nieuwe bushaltes aan de Nijmeegseweg.
- In het oorspronkelijke schetsontwerp voor Nijmeegseweg Fase 1 was een voetgangersbrug in het De Monchypark opgenomen, noodzakelijk voor een veilige oversteek. Gelukkig kan deze brug vervallen. Omdat Fase 1 en 2 van de herstructurering nu direct op elkaar aansluiten, wordt de weg binnenkort aangepakt en versmald. Dit maakt oversteken op maaiveldniveau mogelijk. Zo kunnen de verbindingen voor voetgangers en fietsers optimaal worden ontworpen om Malburgen Oost en West met elkaar te verbinden. Bewoners hoeven dan ook niet meer zes meter omhoog en omlaag via trappen en hellingbanen om de weg over te steken.
- Door de pocketparks komen voetpaden te liggen. De meest zuidelijke blokken zijn enkel via de pocketparks en de oostzijde van de bebouwing te bereiken. De woningen aan de Dotterlaan hebben hun entrees aan de Nijmeegseweg.
- Langs de randen van het park liggen verharde voetpaden. In het park komt gebonden halfverharing te liggen, ook geschikt voor mensen in een rolstoel of die slecht ter been zijn. Tussen de Nijmeegseweg en het doorfietspad ligt een wandelpad van gemaaid gras om te dienen als snelle doorsteek tussen de kruispunten.
- Alle voetpaden hebben een minimale breedte van 2 meter.



Openbaar vervoer

In het nieuwe profiel van de Nijmeegseweg wordt op termijn voorzien in een HOV verbinding die Malburgen beter verbindt met de binnenstad. Ook komen er extra bushaltes.

HOV staat voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer. In het nieuwe profiel van de Nijmeegseweg wordt voorzien in aparte busbanen, om Malburgen beter te verbinden met de binnenstad van Arnhem. Hiervoor komt tevens een nieuwe bushalte ter hoogte van de Klaverlaan. De locatie is als beste uitgekomen in een openbaar vervoer analyse. Voor voetgangers komt ter hoogte van de bushaltes een oversteek die de Klaverlaan en Veldbloemstraat met elkaar verbinden.

De aparte busbaan de stad in wordt direct aangelegd. De busbaan de stad uit volgt op een iets later moment, namelijk als er goede alternatieven voor het autoverkeer zijn, zoals:

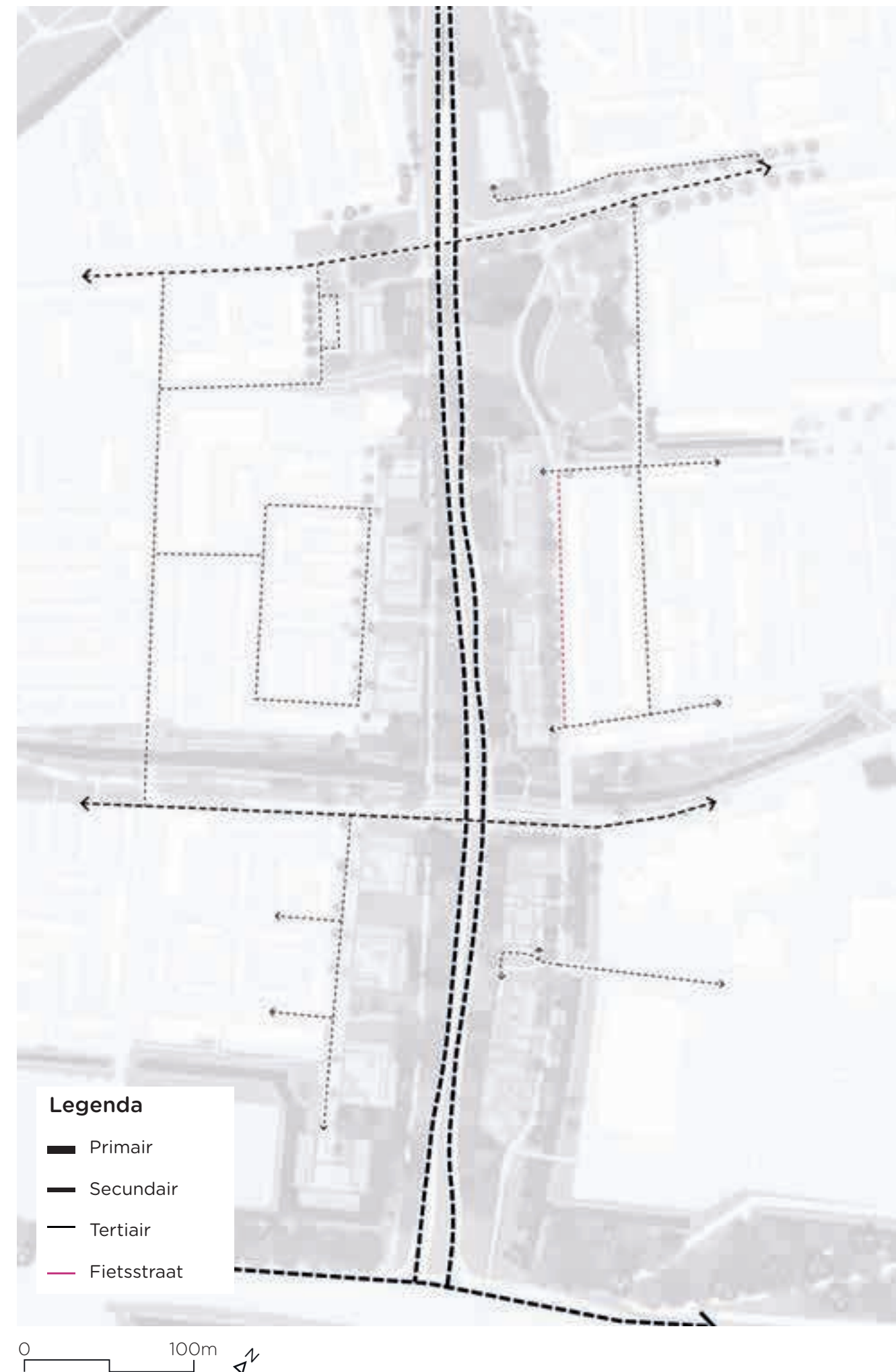
- verbetering Rijn-kruisende looproutes;
- verbetering doorfietsroutes richting Nijmegen en Huissen;
- stadsrandhub Gelredome (parkeren en verder reizen per OV of fiets);
- stadsranddosering: optimalisatie kruising Batavierenweg- Nijmeegseweg, samen met de doortrekking van de A15 en aanpassingen op de A/N325.



Autoverkeer

De Nijmeegseweg blijft een belangrijke ontsluitingsweg voor de wijk en de stad maar wordt beter ingepast. In fase 2 wordt de weg versmald en verlegd naar de westzijde.

- De westelijke rijbanen blijven in grote lijnen op de huidige plek liggen en de oostelijke rijbanen worden hier tegenaan geschoven. Dit resulteert in een wegprofiel van twee rijstroken de stad in, en twee rijstroken de stad uit. Alleen ter hoogte van de kruispunten komen rijstroken voor afslaand verkeer bij. Dit gebeurt zo compact mogelijk.
- De stad in wordt vanaf het begin de buitenliggende rijstrook gereserveerd voor busvervoer. De stad uit wordt deze situatie ook gecreëerd maar komt er eerst een tussenfase. In deze fase mogen auto's gebruik maken van beide rijstroken. De omschakeling naar een gereserveerde rijstrook voor de bus wordt gedaan op het moment dat er goede alternatieven voor het autoverkeer zijn, zoals:
 - verbetering Rijn-kruisende looproutes;
 - verbetering doorfietsroutes richting Nijmegen en Huissen;
 - stadsrandhub Gelredome (parkeren en verder reizen per OV of fiets);
 - stadsranddosering: optimalisatie kruising Batavierenweg- Nijmeegseweg, samen met de doortrekking van A15 en aanpassingen op A/N325.
- De snelheid om de Nijmeegseweg wordt 30 km/uur voor het autoverkeer. Op de gereserveerde busbaan geldt een maximumsnelheid van 50 km/uur voor de bus.
- Alle nieuwe woningen worden vanuit de wijk ontsloten, niet vanaf de Nijmeegseweg.



Ruimtegebruik

	Groen:	80.930 m2
	Uitgeefbaar gebied:	32.255 m2
	Water:	8.176 m2
	Verharding:	20.793 m2
	Halfverharding:	2.035 m2
	Raming Civiel:	29.668 m2



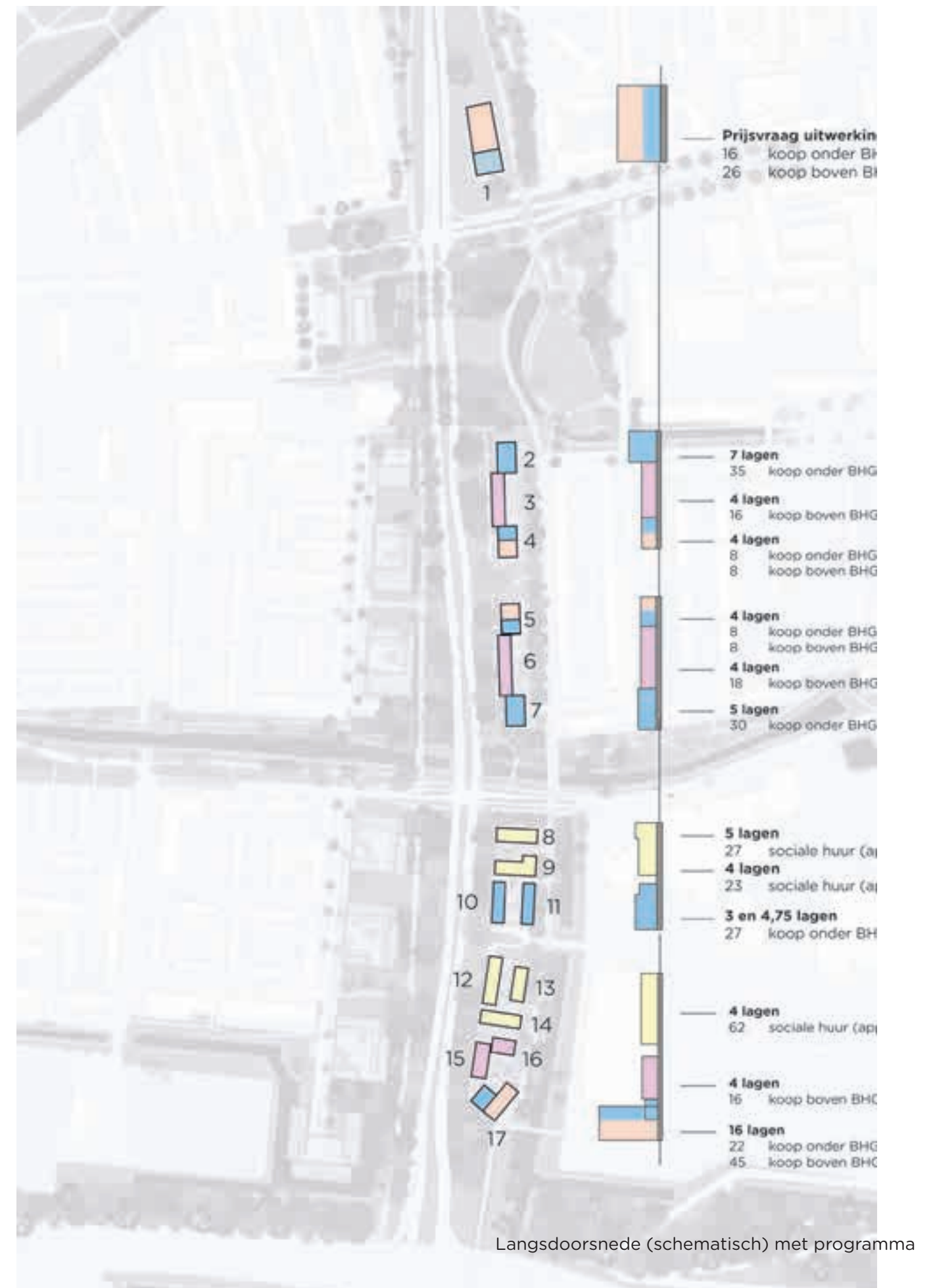
Programma

De smalle, rechte strook die beschikbaar is voor bebouwing in combinatie met de noodzaak om te gaan met verkeersgeluid, vroeg om een innovatieve en doordachte benadering.

De gebouwen langs de Nijmeegseweg worden geen afstandelijke monotone blokken, maar vormen een nieuwe identiteit voor het gebied en een aangename woonplek. Er is gekozen voor een aanpak waarin voor de twee meest zuidelijke gelegen bouwvelden geen traditionele bouwblokken zijn ontworpen, maar zogenaamde samengestelde bouwvolumes. Deze configuratie creëert een beschermt en groen binnenterrein dat dient als het 'adres' van de woningen, ver weg van het verkeersgeluid. Deze beschutte terreinen, met entrees en vol daglicht, openen zich naar de rustigere oostzijde richting de Rijnhalsingel. De gebouwen bieden een mix van open, lichte leefgalerijen en beschutte portiekontsluitingen, wat bijdraagt aan een dynamisch en sociaal karakter. De koptoren markeert de entree van de parkweg.

In de middelste gebieden liggen twee bouwvelden tegenover de tuindorpachtige rijwoningen van de Dotterlaan. Aan de uiteinden staan appartementengebouwen, die met hun oriëntatie op drie zijden zorgen voor een uitstekende sociale veiligheid van het omringende openbaar gebied en de bewoners een rijk woongenot bieden. Ertussenin ligt een reeks beneden-bovenwoningen, elk met een eigen achtertuin of terras, wat een divers en kleinschaliger woonklimaat schept. Bewust is ervoor gekozen om aan de Dotterlaan géén voorkant te ontwikkelen maar een vriendelijk ogende achterzijde. Deze keuze is ingegeven door de wens de bestaande lindebomen optimaal in te passen, zittende bewoners meer rust te geven en langs de Nijmeegseweg levendigheid te brengen via entreedeeuren en voorkanten.

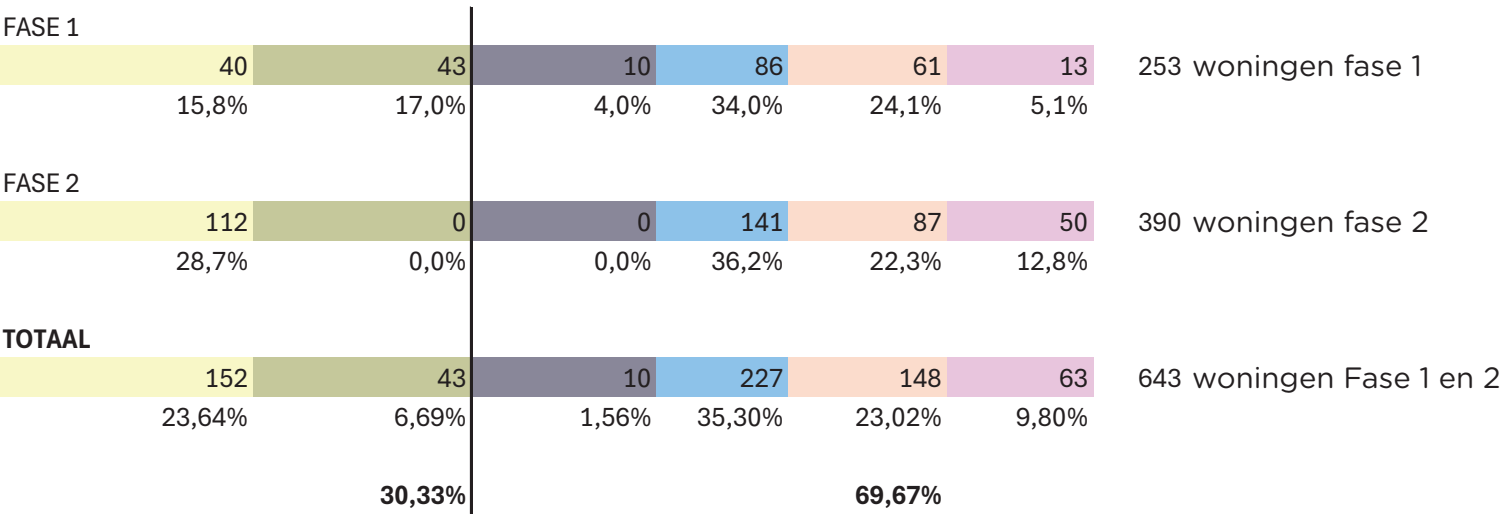
LEGENDA	M2 BVO	% GBO
SOCIALE HUUR - APP. 50-75 m2 GBO	73	76%
SOCIALE HUUR - GGB. 75-100 m2 GBO	90	84%
KOOP ONDER BGH - APP. 50-75 m2 GBO	87	76%
KOOP BOVEN BHG - APP. 75-100 m2 GBO	117	78%
KOOP BOVEN BHG - GGB. 100-125 m2 GBO	145	84%



Programma fase 2

				bvo totaal	woningen totaal	bvo gemiddeld	gbo gemidd
fase 2				grondgebonden	appartementen		
1	koptoren	n.t.b.	n.t.b.	n.t.b.	26	103,0	80
1	koptoren	n.t.b.	n.t.b.	n.t.b.	16	87,0	66
2	urban villa	7	27,5x21	4648	35	132,8	101
3	BeBo-woning	4	44 x 11	2068	16	129,3	109
4	urban villa	4	27,5x18	660	8	82,5	63
4	urban villa	4	27,5x18	990	8	123,8	97
5	urban villa	4	24,75x18	660	8	82,5	63
5	urban villa	4	24,75x18	990	8	123,8	97
6	BeBo-woning	4	50 x 11	2350	18	130,6	110
7	urban villa	5	27,5x21	3320	25	132,8	101
8	stedelijk hofje	5	33 x 13	2145	27	79,4	60
9	stedelijk hofje	4	33 x 13	1716	23	74,6	57
10	galerijflat	3	33 x 11	1089	11	99,0	75
11	galerijflat	4,75	33 x 11	1575	16	98,4	75
12	stedelijk hofje	4	39 x 13	2028	21	96,6	73
13	stedelijk hofje	4	28 x 13	1456	20	72,8	55
14	stedelijk hofje	4	33 x 13	1716	21	81,7	62
15	BeBo-woning	4	22x12	1056	8	132,0	111
16	BeBo-woning	4	22x12	1056	8	132,0	111
17	koptoren	16	25 x 17	5000	45	111,1	87
17	koptoren	16	25 x 17	1900	22	86,4	66
				50	340		
				36423	390	104,2	

Programma fase 1 en 2



Parkeren

Efficiënt parkeren met behoud van kwaliteit van de woonomgeving is essentieel.

Vanuit overwegingen van duurzaamheid, leefklimaat en de beperkte beschikbare ruimte zijn de parkeerplaatsen onderdeel van de bebouwing en worden deze inpandig - halfverdiept - opgelost. Dit voorkomt extra verharding en nieuwe straatruimtes in de woonbuurten.

De berekening van het benodigd aantal parkeerplaatsen per parkeerkelder is in de tabel terug te vinden. De parkeernorm is in lijn met de uitgangspunten van het Duurzaam Mobiliteits Plan van de gemeente Arnhem. Elke parkeergarage heeft één gecombineerde in-en uitrit.

Langs de Pinksterbloemstraat, tegen de rand van het park aan, worden parkeerplaatsen op straat gerealiseerd. Deze compenseren bestaande plekken die door de herontwikkeling verwijderd worden.

gebouw nummer	AUTO				dif	FIETS	
	eis	eis per blok	gewogen	beschik baar		BEZOEKERS	
1	31,2						
1	16	47,2	42	42	0		16
2	35						
3	24						
4	8						22
4	9,6	76,6	67	67	0		
5	8						
5	9,6						
6	27						
7	25	69,6	61	66	5		20
8	18,9						
9	16,1						
10	11						
11	16	62	54	67	13		24
12	14,7						
13	14						
14	14,7						
15	12						
16	12						
17	54						
17	22	143,4	127	140	13		41
TOTAAL		398,8	351	382	31		107

LEGENDA	M2 BVO	% GBO	bewoner	bezoeker
SOCIALE HUUR - APP. 50-75 m2 GBO	73	76%	0,5	0,2
SOCIALE HUUR - GGB. 75-100 m2 GBO	90	84%	0,7	0,2
KOOP ONDER BGH - APP. 50-75 m2 GBO	87	76%	0,8	0,2
KOOP BOVEN BGH - APP. 75-100 m2 GBO	117	78%	1	0,2
KOOP BOVEN BGH - GGB. 100-125 m2 GBO	145	84%	1,3	0,2

P-norm
(B-
gebied)

Legenda

- Parkeren op straat
- Inpandig parkeren (half verdiept)
- Inpandig parkeren (verdiept)
- Ingang inpandig parkeren



Afvalcontainers

Vanwege het aantal woningen moeten er afvalcontainers geplaatst worden in de openbare ruimte.

De afvalcontainers worden zoveel mogelijk geclusterd op afval-eilanden, rekening houdend met een maximale loopafstand van 150 meter tussen woning en afvalcontainer. Het clusteren van de containers heeft minder impact op de openbare ruimte en zorgt voor minder verkeersbewegingen voor de afval ophaaldiensten.

Aan de Olympus komt een afval-eiland met 6 ondergrondse containers en één bovengrondse GFE-container. Dit voorziet in de behoefte van de woningen in de twee zuidelijke woonblokken. In het pocketpark tussen de bouwblokken komt een keerlus voor de afvalwagen.

Aan de Dotterlaan komt ter hoogte van het pocketpark een afval-eiland met ruimte voor vier ondergrondse verzamelcontainers, één bovengrondse GFE-container en één ruimte-reservering voor een extra container voor het geval uitbreiding in de toekomst nodig blijft.

Bij alle afval-eilanden is er voldoende ruimte voor het neerzetten van grofvuil.



Energie

Duurzame manieren van opwekken en gebruik van energie zijn meegenomen in dit stedenbouwkundig plan plus.

Duurzame energie vraagt om een ruimtereservering waarmee aan het begin van de planontwikkeling rekening gehouden moet worden. Het streven is namelijk dat deze voorzieningen binnen de bebouwing ingepast kan worden en daarmee geen druk leggen op de openbare ruimte.

Uitgangspunten:

- Warmte overdrachtstation (WOS)	1 per fase	15 m2
- warm water booster (WWB)	1 per 100 woningen	30m2
- inkoopstation	voor fase 1 en 2	50 m2

In elke parkeergarage is er naast parkeren en bergingen ook rekening gehouden met ruimte voor de ruimtevraag van WWB's. Deze zijn gesitueerd in de buurt van de inritten van de parkeergarages en minimaal vanaf één zijde ook van buitenaf te bereiken.

De WOS voor fase 1 zal opgenomen worden in het parkeerveld in verlengde van de Sterremuurpad. Dit is een tijdelijke locatie, die dienst doet totdat de WOS in fase 2 in gebruik genomen kan worden. De WOS krijgt in fase 2 een plek in de bebouwing op de hoek van de Dotterlaan en Zeegsingel.

Het inkoopstation staat de openbare ruimte en zal dienst doen voor zowel fase 1 als fase 2.



Uitgiftegrenzen

De uitgiftegrens van de bouwvelden ligt op 2,5 meter van de gevels.

- Alle bebouwing (garage, balkons, dakoverstekken, enz.) vallen binnen de uitgiftegrenzen.
- Alle benodigde erfscheidingsputten voor de riolering (HWA en DWA) passen binnen de uitgiftegrenzen.
- Alle leidingen die bij het gebouw horen passen binnen de uitgiftegrenzen.



Nawoord en dank

Het stedenbouwkundig ontwerp Nijmegseweg is bijzonder. Zowel qua proces als qua inhoud.

Om co-creatief, samen met bewoners aan een belangrijk gebied te werken is helaas nog steeds geen vanzelfsprekendheid. OD205 prijst zich gelukkig met de opstelling van de gemeente Arnhem en de doorzettingskracht van de wijk. Ons inziens laat dit proces zien dat plannen beter worden door de inbreng van bewoners.

Het plan dat we met z'n allen, OD205, bewoners en gemeente hebben ontwikkeld is er één van groot optimisme. De Nijmeegseweg wordt weer een onderdeel van Malburgen.

Die nieuwe toekomst is duurzamer; er is veel aandacht voor de leefkwaliteit, er worden honderden woningen bijgebouwd, het autoverkeer wordt getemd én het gebied behoudt zijn groene karakter.

Dat wij dit proces van visievorming tot 'Stedenbouwkundig Plan plus' mochten doorlopen maakt ons trots en blij.

OD205

Rotterdam, Arnhem
augustus 2025

Afbeeldingen ©OD205 bureau voor stedenbouw en landschap.

OD205 dankt alle leden van de klankbordgroep Nijmeegseweg voor hun grote bijdrage aan ons gezamenlijk proces dat vijf jaar omspannt! Zonder jullie was dit plan niet tot stand gekomen.

Klankbordgroepleden:

Anne-Claire Schreuder
Antoine Duindam
Arjen Diepstraten
Anne Ferwerda
Antoinette Grintjes
Bart van Erp
Bert Roosendaal
Carlo Goossens
Elisabeth Stoeten
Elsbeth Jaspers
Elwin Molenaar
Engelien Kooij
Fam. Tetelepta
Frans van den Berg
George Kayadoe
Gerda Davelaar
Germa Huijbers
Hans Kuypers
Hans Schreuder
Hanspaul Maarseveen
Harm Henk Folkersma
Ingrid Sindorf
Joos van Vugt
Kees Wissershof
Maarten Kuvener
Mart Noevers
Martijn Hunneman
Martijn Leendert
Michel Lammerse
Mirjam Alexander
Nick Ebberts
Petra Dondorp
R. Khatraoui
Rob Gerritsen
Rob Ligtenberg
Roel v/d Heul
Ruben Dondorp
Sjerk de Groot
Theo Hegeman
Vera Spronk
Will Voorend
Zoé Bruyère

En we danken de projectgroep van de gemeente Arnhem onder de leiding van Chantal Rijsburger voor de constructieve en plezierige samenwerking



Schiehavenkade 158-160

3024 EZ Rotterdam
tel 010 303 1277
www.od205.nl