

## **Stadsschoonvisie “Hart van Arnhem”.**

**Aanzet voor een stedenbouwkundige visie voor het stadscentrum inclusief het Rijnbooggebied.**

### **I. Stedenbouwkundig orde op zaken stellen.**

Op 2 oktober 2000 heeft de gemeenteraad het structuurplan Arnhem 2010 vastgesteld om daarmee de gewenste stedenbouwkundige ontwikkeling voor de hele gemeente aan te geven. Begin 2002 verscheen het masterplan Rijnboog van de Spaanse architect De Sola Morales. Dat masterplan strookt niet met het structuurplan van 2000 en doorbreekt de gewenste stedenbouwkundige ontwikkeling. Dat is vooral het geval ten aanzien van het stadscentrum. Dat is behalve het gebied binnen de singels, het stationsgebied, Coehoornkwartier, de noordelijke Rijnsoeverzone en het Cobercogebied. Voor dat gebied is het om diverse redenen nodig stedenbouwkundig orde op zaken te stellen. Met deze publicatie willen wij daarvoor een aanzet geven.

### **II. Uitgangspunten voor het stadscentrum.**

Naar ons oordeel zijn de volgende uitgangspunten van wezenlijk belang voor een vitaal stadscentrum.

- De binnenstad (binnen de singels) is het echte hart van de stad. Economisch, cultuurhistorisch en toeristisch is dit centrumdeel van cruciale betekenis. Hier hoort een veelheid van functies te zijn. Daarbij behoren de cultuur- en kennisfuncties, die er thans gevestigd zijn.
- Het winkelcentrum dient compact gehouden te worden. Daarbij horen geen lange looplijnen, die er dreigen te komen volgens het masterplan Rijnboog.
- Aantrekkelijke looproutes zijn nodig van het centraal station naar het winkelcentrum en van het winkelcentrum naar de Rijn.
- De ligging van de stad aan de Rijn kan optimaal worden benut. In plaats van de rivier de stad in te halen door de aanleg van een haven is een beter alternatief de stad op de rivier te richten door het opwaarderen van de Rijnkade en het creëren van wervende voetgangersroutes naar de Rijnkade.
- Het unieke landschappelijke karakter van Arnhem mag niet worden vernietigd door hoogbouw op verkeerde plekken. Nieuwbouw in de gebieden, die grenzen aan de binnenstad, mag door hoogte en bouwmassa het zicht op de stuwwal niet belemmeren en het karakter van de binnenstad niet “overschaduwen”, maar dient in hoogte en volume aan te sluiten op de binnenstad om zo het bestaande karakter van de stad te versterken.
- Voor de economische functie dient het stadscentrum goed bereikbaar te zijn. Uit het oogpunt van een verantwoord woon- en leefmilieu kunnen echter geen nieuwe verkeersstromen het stadscentrum worden binnengehaald.
- Stoppen van de uitbreiding van het volume aan kantoorruimte. Uit de Nota Kantorenbeleid 2006-2020 blijkt dat er tot 2020, gelet op de beschikbare kantoren, de leegstand en de kantoren, die volgens geldende bestemmingsplannen kunnen worden gebouwd, geen vraag zal zijn naar nog meer kantoorruimte. Voor wat leegstand van kantoorgebouwen betreft staat Arnhem in Nederland op de 4<sup>e</sup> plaats na Amsterdam, Utrecht/Zeist en Amersfoort.
- Volgens het Rijnboogplan wordt er in dat gebied nog 15.000 m<sup>2</sup> winkels toegevoegd, terwijl er volgens deskundigen hooguit markt is voor 7.000 m<sup>2</sup>. Op die wijze dreigt leegstand van winkels in de binnenstad.
- Uitbreiding en vernieuwing van het woningbestand in het stadscentrum zal de leefbaarheid en het karakter van de stad als leefgemeenschap ten goede komen. Door een pas op de plaats te maken met kantorenbouw komen daar ook mogelijkheden voor.

### **III. Wat is er mis met dit Rijnboogplan?**

- Dit plan kwam tot stand in het kader van een project, beperkt tot het Rijnbooggebied zonder samenhang met het gehele stadscentrum. Het is niet geresulteerd uit een stedenbouwkundige studie omtrent de gewenste ontwikkeling van het stadscentrum. Aan het plan lag niet ten grondslag een afgewogen visie omtrent de noodzaak van en de plekken waar hoogbouwverantwoord is. Er werd een haven ontworpen om een relatie te leggen tussen het

winkelcentrum en de Rijn. Alternatieven om diezelfde doelstelling te bereiken kwamen niet aan de orde.

- Evenmin zijn de grote problemen, die er volgens het milieuraapport Rijnboog zijn om tot aanleg van de haven te kunnen komen, vooraf gezien in relatie tot mogelijke oplossingen en de financiering daarvan. Dat geldt met name t.a.v. een haven met sluis, welke variant na het gehouden preferendum is gekozen door de Raad.  
*“Bij de studie omtrent het Preferendum bleek dat een beweegbare waterkering langs de Rijnkade te complex is zowel financieel als beheersmatig” (notitie van de dienst Stadsontwikkeling van 1-11-07)*
- Er werd - zonder rekening te houden met de landschappelijke identiteit van Arnhem - massale hoogbouw geprojecteerd op basis van het niet onderbouwde uitgangspunt dat er in het Rijnbooggebied 400.000 m<sup>2</sup> nieuwe bouwmassa zou moeten komen. Dat uitgangspunt is alleen al achterhaald door de situatie op de kantorenmarkt.
- De planning van drie parkeergarages, en de daarmee gepaard gaande nieuwe verkeersstromen, ging voorbij aan het alsdan optredende verkeersinfarct voor het Hart en de achteruitgang van het woon- en leefmilieu zoals een en ander blijkt uit het milieuraapport Rijnboog.
- Er werden een cultuurcluster en een kenniscluster gepland zonder de negatieve gevolgen te onderkennen voor de gebieden, waar deze instellingen nu zijn gevestigd en de problemen voor een passende nieuwe functie van de leegkomende gebouwen. Een concentratie van volumineuze en hoge bebouwing in het havenkwartier met name voor een cultuurcluster is onverantwoord uit het oogpunt van goede ruimtelijke ordening.
- Een concreet plan voor een stadscentrum voor een periode van 20 jaar, zoals het masterplan Rijnboog, is niet reëel. Het plan werd binnen anderhalf jaar al ingrijpend gewijzigd. De maatschappelijke veranderingen gaan zo snel, dat binnen een periode van 20 jaar veel thans onvoorziene ontwikkelingen zullen plaatsvinden.
- Een redelijk maatschappelijk draagvlak voor dit masterplan is er in Arnhem kennelijk niet. Dat is bepaald ook niet verworven door het kostbare preferendum over drie havenvarianten, waaraan slechts 10.2 % van de kiesgerechtigden heeft deelgenomen. De risico's in financieel opzicht en i.v.m. beroepsprocedures ten aanzien van bestemmingsplannen bij de Raad van State zijn voor dit Rijnboogplan zeer hoog.
- Aanmerkelijke financiële risico's kan de gemeente met dit Rijnboogplan niet nemen gelet op de precare situatie van de algemene financiële reserve.

#### **IV. Aanzet voor een stedenbouwkundige visie per deelgebied.**

##### ***Historische Binnenstad (tussen de singels)***

De binnenstad werd in 2001 aangewezen als beschermd stadsgezicht en in 2005 kwam een daarop afgestemd bestemmingsplan tot stand. De vernieuwing van het Musiskwartier past naar onze mening qua schaal en karakter in de binnenstad. Dat lijkt ook het geval te zijn met het plan voor het Bartokkwartier. Deze vernieuwingen stroken ook met het beginsel, dat het winkelcentrum compact moet worden gehouden.

Door de uitbreidingen van het winkelbestand in het stationsgebied en in het Bartokkwartier plus de geplande uitbreiding in het Rijnbooggebied, is het gevaar van overbewinkeling zeer groot met het risico van leegstand in de binnenstad. Rekening dient ook te worden gehouden met de ontwikkeling van het internetwinkelen, de florerende detailhandel op bedrijventerreinen en de plannen voor uitbreiding van de winkelcentra Kronenburg en Presikhaaf. Bij de herziening van het masterplan Rijnboog werd de geplande uitbreiding van het winkelbestand teruggebracht van 25.000 m<sup>2</sup> naar 15.000 m<sup>2</sup> terwijl Economische Zaken slechts 7.000 m<sup>2</sup> verantwoord acht. De Kamer van Koophandel heeft voor de dreigende ontwikkeling van leegstand in delen van de binnenstad nadrukkelijk gewaarschuwd in de “Functionele Visie Binnenstad Arnhem van augustus 2005.

Behoud en versterking van de vitaliteit van de binnenstad dient voorop te staan in het beleid. Levendige functies moeten behouden blijven. Muis Sacrum, de Schouwburg, de bibliotheek aan de

Koningstraat en de vestigingen van Domein aan de Mariëenburgstraat en Weverstraat dienen ter plekke te blijven.

De (visuele) aantrekkelijkheid van de binnenstad kan worden verhoogd door de Sint Jansbeek, waar mogelijk, bovengronds te brengen via een route door de binnenstad.

### ***Stationsgebied***

De vernieuwing van het stationsgebied is nog volop in uitvoering. Het gaat met name om een nieuw stationsgebouw en een toevoeging van 80.000 m<sup>2</sup> kantoorruimte, 8000 m<sup>2</sup> detailhandel, 2500 m<sup>2</sup> horeca en 100 á 150 woningen. Looproutes naar de binnenstad gaan via de te vernieuwen Oude Stationsstraat en het Willemsplein. Een en ander is vastgelegd in een geldend bestemmingsplan. Of voor 2500 m<sup>2</sup> horeca dit gebied de juiste plek is, valt te betwijfelen.

### ***Gele Rijdersplein***

Veel winkelruimte en kantoorruimte staat hier leeg. Het zou een goede zaak zijn indien het voormalige bankgebouw aan het Willemsplein weer de oorspronkelijke horecafunctie krijgt. Die bebouwing zou kunnen worden verlengd op het Gele Rijdersplein, zodat dit plein een besloten karakter krijgt. Voor de twee andere bankgebouwen lijkt een bestemming voor winkels en/of horeca met appartementen de aangewezen optie. Vestiging van winkels hier, deel van de binnenstad, dient de voorrang te krijgen boven winkels in het Rijnbooggebied.

### ***Omgeving Schouwburg/Beekstraat***

De schouwburg aan de Eusebiussingel, nabij Musis Sacrum en met de parkeergarage naast de deur staat op een perfecte locatie. In 2005 verscheen plotseling het plan om een nieuwe schouwburg te bouwen in het Rijnbooggebied. Dit markante gebouw zou dan zijn functie verliezen. Alsdan moet in Rijnboog een nieuwe (onrendabele) parkeergarage worden gebouwd en wordt de Musisgarage méér onrendabel. De schouwburg kan ter plekke worden uitgebreid op het huidige parkeerterrein. Het terrein aan de Beekstraat/Catharinaplaats kan worden bebouwd met winkels en stadswoningen. Creëer rond de Waalse Kerk een karakteristieke sfeer.

### ***Prinsenhof***

Indien de provincie besluit tot het slopen van de gebouwen Rijnstate, Prinsenhof A en B en daarvoor in de plaats één gebouw te realiseren, is er stedenbouwkundig alle reden om hier te komen tot een andere vormgeving van het openbaar gebied en de bouwmassa.. De totale bouwmassa zou substantieel minder dienen te zijn. De hoogte dient conform de tussenrapportage Structuurplan 2010 beperkt te blijven tot 6 á 7 lagen; een menselijke maat. Belangrijk is dat er via dit terrein aantrekkelijke voetgangersroutes komen naar het te ontwikkelen Cobercoterrein en de Rijnkade.

### ***Cobercoterrein(Centrum Oost)***

De plannen voor het Cobercoterrein voorzien in een diversiteit aan functies: wonen, horeca, commercie en cultuur. Enkele bestaande gebouwen worden gehandhaafd. De voormalige melkhal kan een functie krijgen als kunsthall voor evenementen als de Mode Biënnale, bijzondere kunstexposities e.d. De verbinding Oranjewachtstraat-Westervoortsedijk inclusief het viaduct zal aantrekkelijker moeten worden gemaakt. En creëer een aantrekkelijke Rijnboulevard van Roermondsplein tot en met het Cobercogebied.

### ***Coehoorngebied***

Wij zien geen harde argumenten waarom dit gebied zo drastisch op de schop genomen zou moeten worden zoals is beoogd in het masterplan Rijnboog. Volstaan kan worden met vernieuwing op enkele plekken. Voor de bouw van kantoren is in de komende 15 jaar geen markt. De beoogde bouw van een toren voor het World Trade Center in Coehoorn-Noord is achterhaald nu het WTC reeds gevestigd is in een kantoorstoren bij het station. De bouw van appartementen hier zal leiden tot leegstand elders. In de Vastgoedrapportage 2005 werd gesteld, dat vooral in de categorie appartementen (binnenstedelijk en in herstructureringswijken) een te groot aantal op de markt dreigt te komen. In de

Vastgoedrapportage 2007 werd subtiel gesteld: “Alert zijn op de ontwikkeling van teveel dure appartementen”.

Aan het Nieuwe Plein op de hoek van de Coehoornstraat kan een nieuw gebouw komen voor de Volksuniversiteit en het Filmhuis. Dat is voor die functies een uitstekende locatie dicht bij het knooppunt van openbaar vervoer. De huidige locatie van de Volksuniversiteit aan de Coehoornstraat kan gereserveerd worden voor nieuwe bebouwing.

Het slopen van de busbrug op het Nieuwe Plein, voorzien in het masterplan Rijnboog, is uit het oogpunt van openbaar vervoer en het voorkomen van een algemene verkeersinfarct in het stadscentrum onverantwoord, zoals blijkt uit het rapport van Connexxion van mei 2005 en het milieurapport Rijnboog. Gezien vanuit de optiek van het stadsschoon zou sloop van de brug een verbetering zijn. De singelstructuur zou hier dan kunnen worden hersteld. Die optie is echter niet reeel vanwege het verkeersbelang. Dat constaterende, adviseren wij om van de nood een deugd te maken. Geef de busbrug een ingrijpende facelift. De aanpassing van de onderdoorgang bij de Rijnstraat om de looproute aldaar aantrekkelijker te maken, kan spoedig plaatsvinden nu de provincie daarvoor al subsidie verleende.

De in het masterplan Rijnboog geplande bouw van negen flats tot 20 lagen in Coehoorn-Zuid en Roermondsplein staat haaks op het landschappelijke karakter van Arnhem. Hier aan de voet van de stuwwal hoort deze hoogbouw niet. De voorgenomen laagbouwuitbreiding van Artez aan Onderlangs moest nota bene om die reden, tegen zeer hoge kosten, ondergronds worden uitgevoerd.

### ***Noordelijke Rijnsoeverzone***

Reconstructie van dit gebied is een goede zaak. Primair geldt dit voor het Paradijsgebied. In de afgelopen 10 á 15 jaar heeft de Rijnkade een opvallende positieve ontwikkeling doorgemaakt met name door de vestiging van diverse horecabedrijven. De Rijnkade, die heel gunstig op de zuidzijde is gelegen, heeft grote potenties. Het zou logisch zijn om met het stedenbouwkundig beleid doelgericht op deze maatschappelijke ontwikkeling in te spelen. De aanleg van een haven in en nabij de Nieuwstraat volgens het masterplan Rijnboog staat haaks op de geschetste ontwikkeling. De huidige samenhang wordt doorbroken. Jarenlang zal dit gebied overhoop liggen met alle negatieve gevolgen van dien. De aanleg van de haven is zeer kostbaar (minstens € 30 miljoen) en levert veel technische problemen op zoals blijkt uit het milieurapport Rijnboog. Naar ons oordeel staat deze drastische en zeer kostbare ingreep niet in verhouding tot het verhoopte effect. De Rijnkade met het zicht op de rivier zal de meest aantrekkelijke trekker blijven van dit gebied. Een haven voegt daar weinig aan toe. De Rijnkade kan worden heringericht en verbreed door overlufeling van de lage kade. Zo kan er een riante Rijnboulevard ontstaan van Roermondsplein tot en met het Coercoterrein.

Belangrijk zijn aantrekkelijke wandelroutes van het winkelcentrum naar de Rijn. Dat kan via de Nieuwstraat en de Rodenburgstraat. Voor dat doel achten wij de beoogde haven in de Nieuwstraat geen goede optie. Met de aanleg van een wandelboulevard in de Nieuwstraat met daarin eventueel de bovengrondse Sint Jansbeek, beeldende kunst, fonteinen, watervallen en groen kan het beoogde doel worden bereikt tegen aanzienlijk minder kosten. De wandelboulevard vergt veel minder ruimte dan de geprojecteerde haven. Er komt alsdan aanzienlijk meer te verkopen bouwgrond beschikbaar dan bij de havenoptie. Dat heeft belangrijke voordelen uit het oogpunt van een financieel sluitende grondexploitatie

Uit hetgeen hiervoor is aangegeven volgt dat in dit gebied geen substantiële toevoeging van winkels dient plaats te vinden. Hier kunnen stadshuizen worden gebouwd en er kan horeca worden toegevoegd. De hoogte van de bebouwing dient in dit gebied conform de Tussenrapportage Structuurplan 2010 beperkt te blijven tot 6 á 7 bouwlagen. De bebouwing mag hier qua schaal en vormgeving niet het modernistische karakter krijgen zoals is gesuggereerd bij het referendum over de havenvarianten. De nieuwbouw zal in harmonie moeten zijn met de te handhaven bebouwing.

Onder de Markt kan een ondergrondse parkeergarage komen ter vervanging van het parkeren op het maaiveld. De wekelijkse markt kan van het Kerkplein verhuizen naar de Markt.

### ***V. Maatschappelijk draagvlak***

Naar onze mening zal een plan voor het Hart van Arnhem in de geest van deze notitie kunnen rekenen op een breed maatschappelijk draagvlak. Uitvoering kan gefaseerd plaatsvinden.

Oktober 2008.