

NMP-ARC-02-11-RP-UV-9001 STEDENBOUW, CULTUURHISTORIE EN ARCHEOLOGIE OTB/MER

PHS Nijmegen en westentree

ProRail

12 MEI 2021

Contactpersoon

FLORIS VAN OOSTERHOUT

Arcadis Nederland B.V.
Postbus 264
6800 AG Arnhem
Nederland

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Het project	5
1.3	Plangebied	7
1.4	Indicatie van het maximale studiegebied	7
1.5	Te beschouwen situaties	9
1.6	Leeswijzer	10
2	AANPAK	11
2.1	Wettelijk en beleidsmatig kader	11
2.1.1	Internationale verdragen	11
2.1.2	Nationale wet- en regelgeving	11
2.1.3	Provinciaal beleid	12
2.1.4	Gemeentelijk beleid	13
2.2	Beoordelingscriteria	16
2.3	Afbakening studiegebied	20
2.4	Wijze van onderzoek	21
3	DEELASPECT ARCHEOLOGIE	22
3.1	De referentie: huidige situatie en autonome ontwikkeling	22
3.1.1	Bureauonderzoek PHS Nijmegen, Arcadis Archeologische Rapporten 182	22
3.1.2	Bureauonderzoek herinrichting stationsgebied, Gemeente Nijmegen	24
3.1.3	Bevindingen proefsleuvenonderzoek	26
3.1.4	Autonome ontwikkeling	27
3.2	Effectbeoordeling	27
3.3	Compenserende en mitigerende maatregelen	28
3.3.1	Compenserende maatregelen	28
3.3.2	Mitigerende maatregelen	28
3.4	Effectbeoordeling inclusief maatregelen	29
3.5	Leemten in kennis, onzekerheden en monitoring	29

4	CULTUURHISTORIE EN STEDENBOUW	30
4.1	De referentie: huidige situatie en autonome ontwikkeling	30
4.1.1	Historische achtergrond	30
4.1.2	Romeins Nijmegen	33
4.1.3	Rijksmonumenten en beschermd stadsgezicht Nijmegen	35
4.1.4	Station Nijmegen	36
4.2	Stedenbouwkundige waarden	38
4.3	Visueel-ruimtelijk karakter van het gebied langs het spoor	43
4.4	Kansen voor stedelijke ontwikkeling	46
4.5	Autonome ontwikkelingen	47
4.6	Effectbeoordeling	47
4.7	Compenserende en mitigerende maatregelen	49
4.7.1	Mitigerende maatregelen	50
4.8	Effectbeoordeling inclusief maatregelen	50
4.9	Leemten in kennis, onzekerheden en monitoring	50
5	CONCLUSIES VOOR HET ONTWERP TRACÉBESLUIT	51
5.1	Referentie-ontwerp	51
5.2	Effecten op hoofdlijnen	51
5.3	Voorziene maatregelen	52
5.4	Belemmeringen of aandachtspunten	52
	COLOFON	53

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Aanleiding voor het project is het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS, voorkeursbeslissing 4 juni 2010). Het project PHS Nijmegen is daarbij gericht op het realiseren van hoogfrequent spoorvervoer op de reizigerscorridor Schiphol – Utrecht – Arnhem. Ook in Nijmegen zijn er wijzigingen nodig om het programma te kunnen realiseren.

Het project PHS Nijmegen en westentree bestaat uit de volgende vier met elkaar samenhangende elementen:

1. Aanpassing van het emplacement. Om toekomstige lijnvoeringen vanuit PHS te kunnen faciliteren is het nodig om de sporenlayout van het station en het emplacement Nijmegen te herzien. Het project PHS Nijmegen voorziet daarbij in snelheidsverhoging voor treinen van en naar Arnhem.
2. Nieuwe locatie voor het opstellen en behandelen van reizigersmaterieel op het goederenemplacement (GE-terrein). Er is in PHS en regionaal een opstelknelpunt vastgesteld, waarvoor de oplossing is voorzien te Nijmegen.
3. Uitbreiding van de perroncapaciteit en transercapaciteit op het station.
4. Nieuwe westelijke stationsentree (wens van de gemeente Nijmegen).

Om deze aanpassingen aan de spoorinfrastructuur in Nijmegen te kunnen realiseren is conform de Tracéwet een Tracébesluit nodig. De aanpassingen van de sporen rond het station en het aangepaste gebruik door de treinen kunnen effecten hebben op de omgeving van het spoor. Ter ondersteuning van de besluitvorming over het Tracébesluit wordt daarom de procedure van de milieueffectrapportage doorlopen (m.e.r.-procedure). Het milieueffectrapport (MER) vormt het resultaat van de m.e.r.-procedure.

In het kader van het MER en het Ontwerp Tracébesluit zijn milieuonderzoeken uitgevoerd. Dit voorliggende onderzoek stedenbouw, cultuurhistorie en archeologie is onderdeel daarvan.

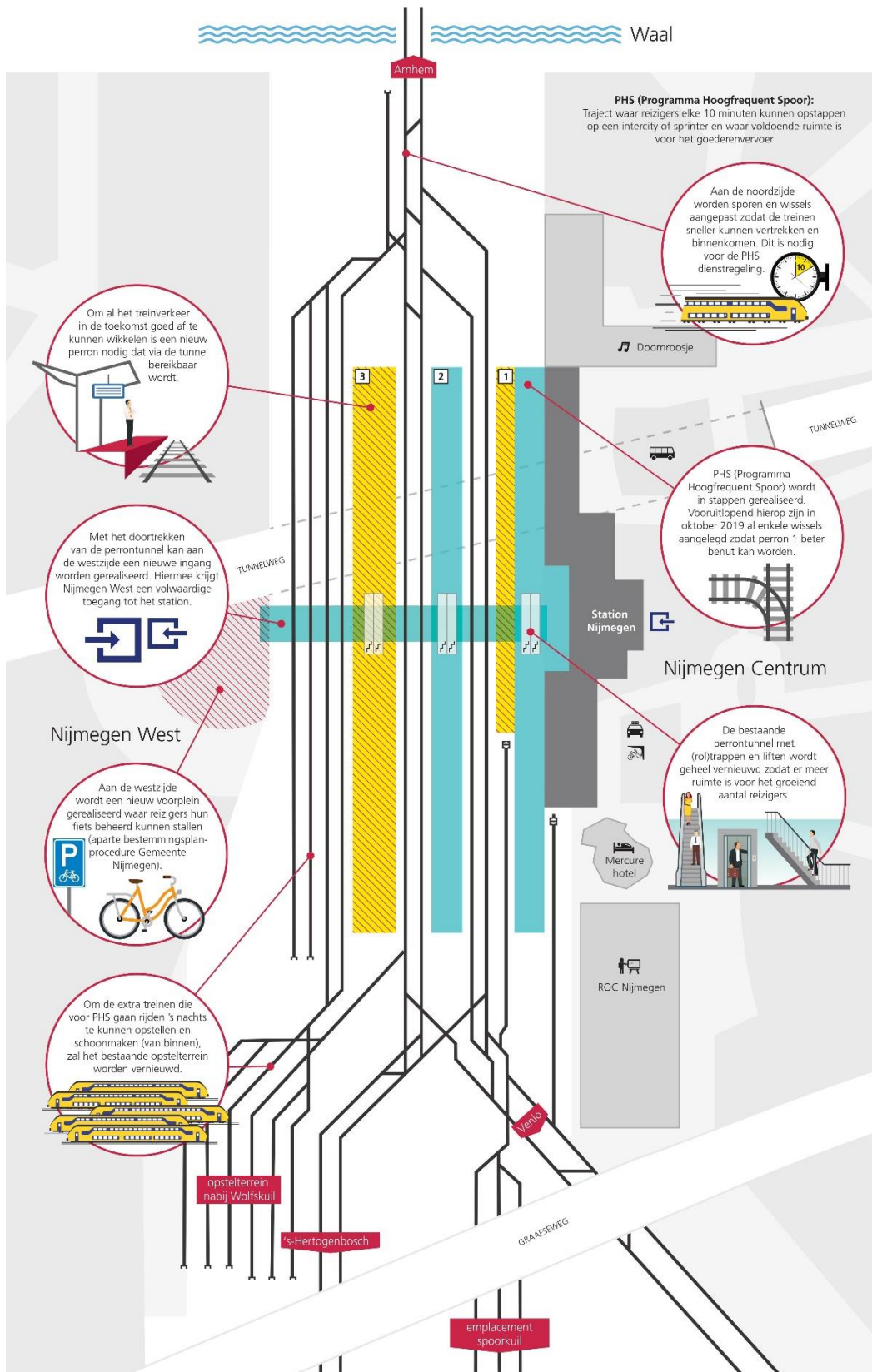
1.2 Het project

Het project PHS Nijmegen en westentree voorziet in de volgende aanpassingen:

- Verwijderen bestaande sporen en wissels ten behoeve van de nieuwe sporen en de extra opstelcapaciteit.
- Bouw van twee extra perronsporen en een nieuw eilandperron in station Nijmegen.
- Realiseren van extra opstelcapaciteit en serviceperrons voor 67 bakken reizigersmaterieel op het goederenemplacement (GE) ten zuidwesten van het station, door de aanwezige ruimte beter te benutten (het bestaande gebied dat in gebruik is voor spoor wordt niet vergroot).
- Aanpassen van de sporen en wissels aan de noordzijde van het station zodat de treinen van en naar Arnhem sneller het station in en uit kunnen rijden.
- Vergroten van de capaciteit van de stijgpunten (de trappen en roltrappen waarmee de reizigers vanuit de perrontunnel naar de perrons gaan), waardoor een snellere overstap mogelijk wordt.
- Verlengen van de bestaande perrontunnel om het nieuwe eilandperron te ontsluiten en om een nieuwe westelijke entree van het station te realiseren.
- Tussen de Waalbrug bij Nijmegen en de A15 wordt het spoor niet aangepast maar zijn er alleen snelheidswijzigingen.

De maatregelen op Nijmegen hebben geen effecten op de reguliere treinintensiteiten. Vanwege het nieuwe opstel terrein gaan er wel een beperkt aantal langere treinen rijden en gaan er ook dagelijks een beperkt aantal extra lege reizigerstreinen rijden tussen Arnhem en Nijmegen. De voorgenomen activiteit is op een schematische wijze weergegeven in Figuur 1-1.

Wat gaan we doen op station Nijmegen



Figuur 1-1: Infographic plangebied PHS Nijmegen en westentree

1.3 Plangebied

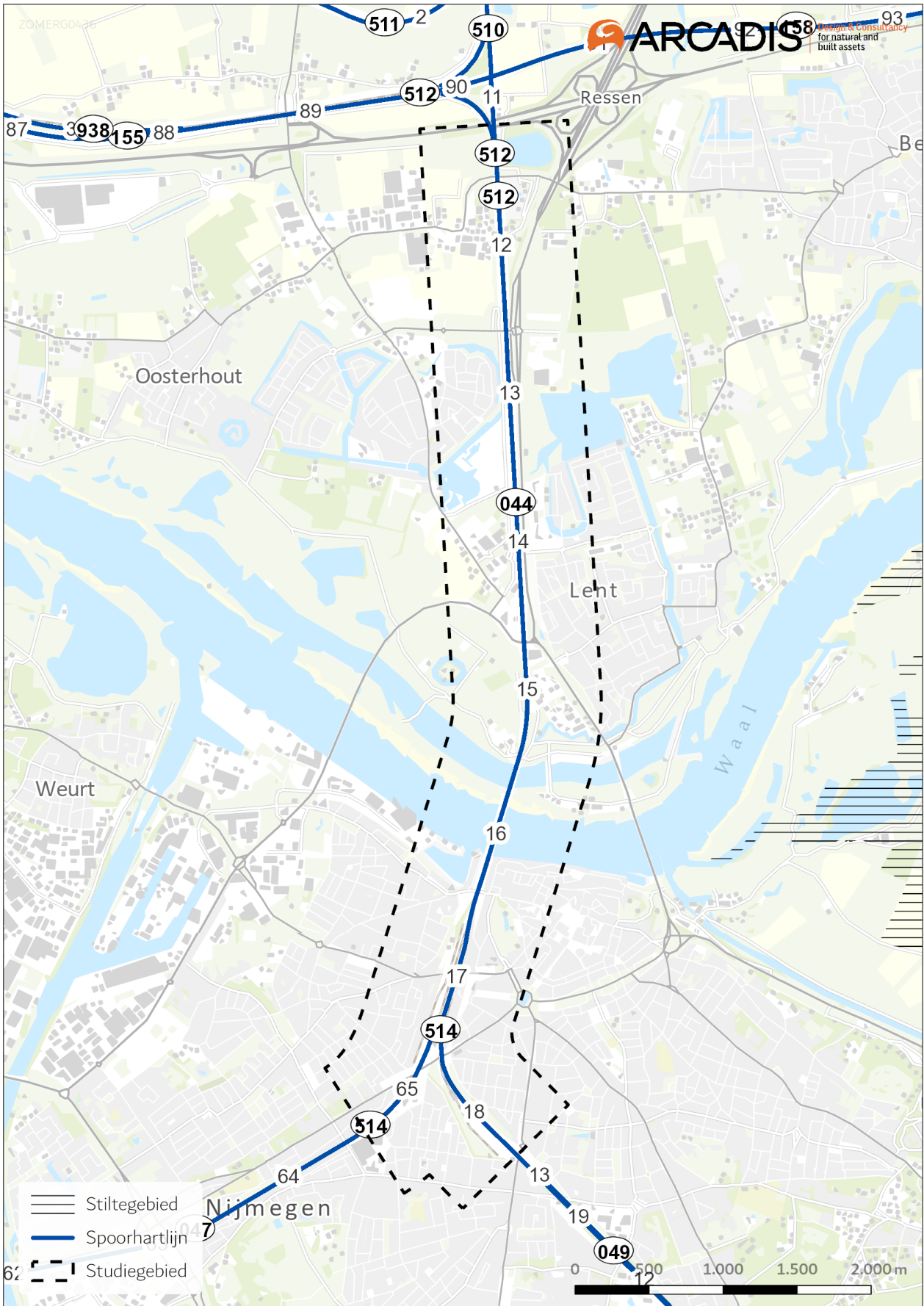
Het plangebied omvat het gebied van de fysieke ingrepen zoals beschreven in de vorige paragraaf, eventueel aangevuld met de gebieden waar (fysieke) mitigerende maatregelen worden getroffen om de milieueffecten te beperken, bijvoorbeeld geluidschermen. Het plangebied bestaat daarmee in ieder geval uit de sporen rond station Nijmegen, het station Nijmegen zelf (perron, reizigerstunnel) en het GE-terrein, zie Figuur 1-2. Dit gebied kan later eventueel nog worden uitgebreid met voor de realisatie benodigde werkterreinen en eventuele (fysieke) mitigerende maatregelen.



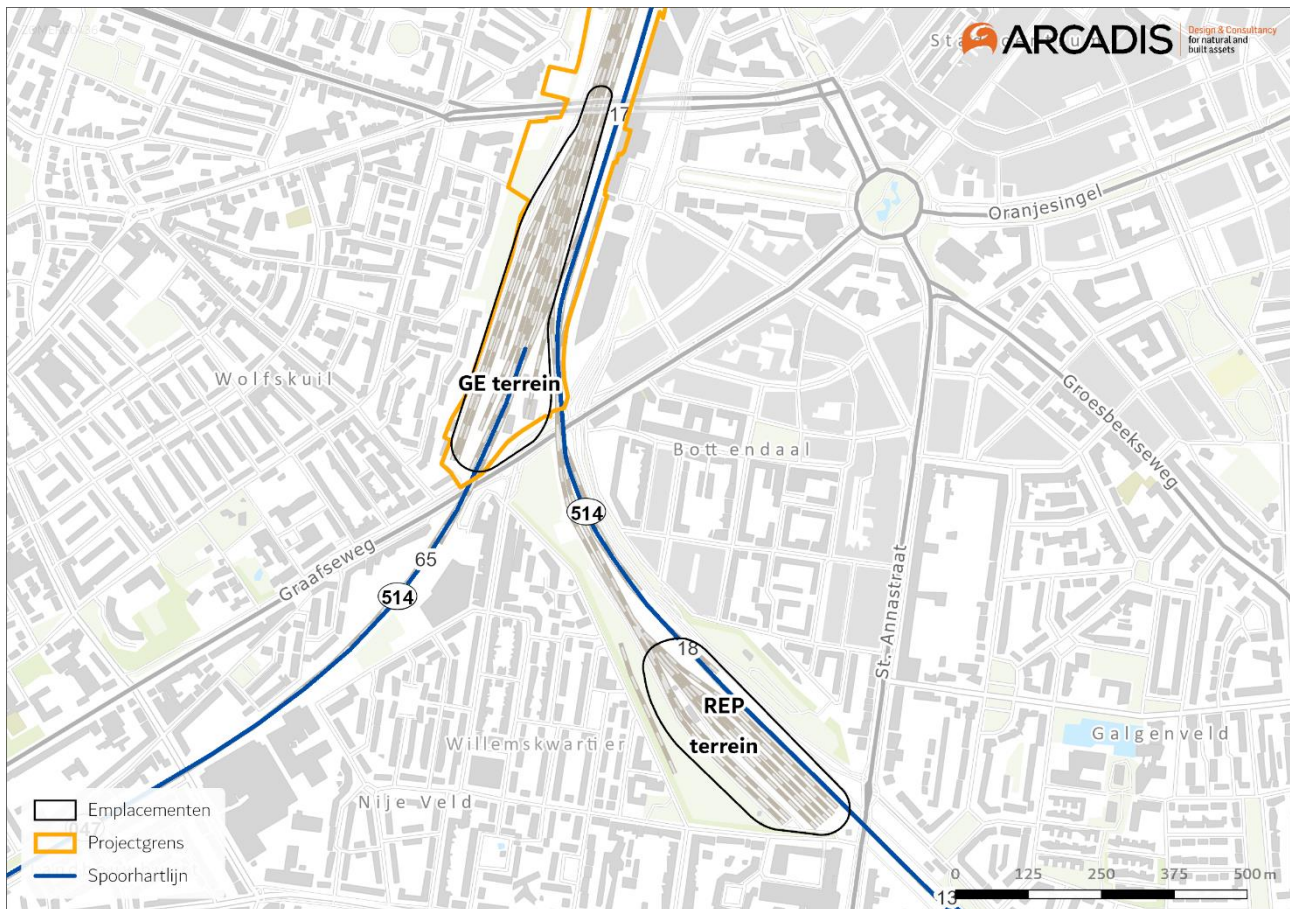
Figuur 1-2: Weergave van plangebied.

1.4 Indicatie van het maximale studiegebied

Het studiegebied is het gebied waarbinnen relevante milieueffecten als gevolg van PHS Nijmegen en westentree kunnen optreden en wordt dus bepaald door de reikwijdte van de effecten. Deze reikwijdte kan per milieuaspect en per onderdeel van de voorgenomen activiteit verschillen. Zo zullen de effecten van de fysieke maatregelen vooral lokaal zijn, maar zullen de effecten van het gewijzigd gebruik van het spoor verder reiken. De omvang van het studiegebied op basis van gewijzigd gebruik verschilt per relevant milieuaspect en wordt daarbij vooral bepaald door de gewijzigde snelheid van de treinen en het gewijzigde gebruik van de emplacementen. Een indicatie van het maximale studiegebied als gevolg van dit gewijzigde gebruik is in Figuur 1-3 weergegeven. Tussen de Waalbrug bij Nijmegen en de A15 wordt het spoor niet aangepast, maar zijn er snelheidswijzigingen. Het GE- en REP-terrein zijn beiden onderdeel van het studiegebied (op het GE-terrein wordt het nieuwe opstel terrein gerealiseerd, op het REP terrein brengt het project geen aanpassingen aan, tussen beide gebieden kan wel met materieel worden gerangeerd. Ook vormt het GE- en REP-terrein samen één inrichting in de zin van de Wet milieubeheer). Het GE- en REP-terrein zijn afgebeeld op Figuur 1-4.



Figuur 1-3: Indicatie van het maximale studiegebied.



Figuur 1-4: GE- en REP-terrein.

1.5 Te beschouwen situaties

Realisatie van het project PHS Nijmegen en westentree is voorzien van 2023 tot en met 2027. Ingebruikname van de nieuwe en aangepaste infrastructuur is voorzien in 2027. Naast het project PHS Nijmegen en westentree zijn ook andere ontwikkelingen en projecten van invloed op de milieusituatie in de toekomst. De milieueffecten die ontstaan als gevolg van het project PHS Nijmegen en westentree worden daarom beschreven ten opzichte van de huidige situatie en ten opzichte van een referentiesituatie. Dat is de situatie die ontstaat zonder dat het project PHS Nijmegen en westentree wordt gerealiseerd, maar met de voorziene autonome ontwikkelingen in het studiegebied. Daarmee worden de volgende drie situaties beschouwd:

- De huidige situatie: het moment waarop de effectonderzoeken ten behoeve van het MER en OTB hebben plaats gevonden, of als onvoldoende informatie over 2019 / 2020 beschikbaar was een zo recent mogelijke situatie.
- De referentie situatie 2030. Door deze situatie te vergelijken met de huidige situatie wordt een beeld gekregen van de gevolgen van de autonome ontwikkelingen in het studiegebied tot 2030.
- De projectsituatie 2030. In deze situatie is het project PHS Nijmegen en westentree volledig gerealiseerd en in gebruik. Door deze situatie te vergelijken met de referentie situatie 2030 wordt een beeld gekregen van de permanente effecten van het project.

1.6 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is de aanpak van dit onderzoek toegelicht waarbij:

- Het relevante wettelijke en beleidsmatige kader is beschreven.
- Op basis van dit kader en de te verwachten effecten de beoordelingscriteria zijn gedefinieerd en de beoordelingsschaal is toegelicht.
- Op basis van de te verwachten effecten het studiegebied is afgebakend.
- Tot slot de wijze van onderzoek is toegelicht.

Vervolgens zijn in hoofdstukken 3 en 4 per deelaspect:

- De referentiesituatie beschreven (huidige situatie en autonome ontwikkelingen).
- De effecten van PHS Nijmegen en westentree ten opzichte van de referentiesituatie bepaald.
- De effecten beoordeeld en mogelijke effectbeperkende maatregelen beschreven.
- Leemten in kennis en onzekerheden in de effectvoorspelling beschreven met mogelijkheden voor monitoring.

In hoofdstuk 5 zijn tenslotte de conclusies voor het ontwerp Tracébesluit opgenomen.

2 AANPAK

2.1 Wettelijk en beleidsmatig kader

2.1.1 Internationale verdragen

In Tabel 2-1 is het voor de aspecten stedenbouw, cultuurhistorie en archeologie relevante internationale verdrag weergegeven. De tabel geeft een beschrijving van de inhoud van het verdrag en de relatie tot het voornemen.

Tabel 2-1: Overzicht internationale verdragen voor de aspecten stedenbouw, cultuurhistorie en archeologie

Beleid	Beschrijving en relatie tot het voornemen
Europees Verdrag inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed (1992)	<p>Het Europees Verdrag inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed, beter bekend als het Verdrag van Malta of Valletta stelt dat archeologisch materiaal in de bodem onvervangbaar is en dat opgraven alleen gewenst is wanneer behoud in de bodem niet (meer) mogelijk is. Daarnaast wordt gesteld dat door middel van maatregelen ten behoeve van bescherming, conservering en behoud het archeologisch erfgoed beschermd dient te worden.</p> <p>Het proces van de Archeologische Monumentenzorg in Nederland, dat ook van toepassing is op het project PHS Nijmegen en westentree, is gebaseerd op de uitgangspunten in het Verdrag van Malta.</p>

2.1.2 Nationale wet- en regelgeving

In Tabel 2-2 is de relevante nationale wet- en regelgeving voor de aspecten stedenbouw, cultuurhistorie en archeologie weergegeven. De tabel geeft een beschrijving van de inhoud van het de nationale wet- en (beleids-) regelgeving en de relatie tot het voornemen.

Tabel 2-2: Overzicht nationale wet- en regelgeving voor de aspecten stedenbouw, cultuurhistorie en archeologie

Beleid	Beschrijving en relatie tot het voornemen
Erfgoedwet (2016) Monumentenwet (1988)	<p>Sinds 1 juli 2016 geldt de nieuwe Erfgoedwet. Deze wet harmoniseert de bestaande wet- en regelgeving omtrent roerend en onroerend erfgoed en vormt één integrale Erfgoedwet voor het beheer en behoud van cultureel erfgoed. Een belangrijke wijziging voor archeologie is dat in de Erfgoedwet de regels voor de archeologische monumentenzorg aan de orde komen. De omgang met archeologie in de fysieke leefomgeving wordt onderdeel van de Omgevingswet.</p> <p>Tot dat de Omgevingswet ingaat blijven de artikelen uit de Monumentenwet 1988 die niet terugkomen in de Erfgoedwet van kracht, waaronder regelingen omtrent omgevingsvergunningen en bestemmingsplannen. Op grond van artikel 38a van de Monumentenwet 1988 en op grond van de Wet ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6 Besluit ruimtelijke ordening), zijn gemeenten verplicht de belangen van de archeologische monumentenzorg in hun bestemmingsplannen te verankeren. De verankering vindt plaats door het toekennen van de bestemming of dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie'.</p> <p>Op grond van artikel 2.22, derde lid onder d, van de Wet Algemene Bepalingen Omgevingsrecht kunnen in het belang van de archeologische monumentenzorg, voorschriften aan de omgevingsvergunning worden verbonden. Deze voorschriften kunnen inhouden dat de aanvrager van een omgevingsvergunning een rapport overlegt, waarin de archeologische waarde wordt vastgesteld van het terrein dat volgens de aanvraag wordt verstoord.</p>
Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)	<p>De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) beschrijft het ruimtelijk beleid op rijksniveau. Voor de voorgenomen activiteit is nationaal belang 5 relevant: <i>een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen</i>. Evenals nationaal</p>

belang 10: *ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten.*

Eén van de hoofdoelen van de SVIR is het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultureel erfgoed behouden blijven en worden versterkt. Het Rijk is verantwoordelijk voor het cultureel en natuurlijk UNESCO-Werelderfgoed, kenmerkende stads- en dorpsgezichten, rijksmonumenten en cultuurhistorische waarden in of op de zeebodem. Het plangebied is gelegen binnen de begrenzing van de Limes en wordt door het Rijk ruimtelijk beschermd, waarbij ontwikkelingen in deze gebieden mogelijk zijn mits deze de aan de uitzonderlijke universele waarde verbonden kernkwaliteiten behouden of versterken. Een aantal van de nationale belangen uit de SVIR wordt juridisch geborgd via het Besluit Algemene Regels Ruimtelijke Ordening.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (2017)	Een aantal nationale ruimtelijke belangen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) van het Rijk wordt juridisch geborgd via het Besluit Algemene Regels Ruimtelijke Ordening (Barro). Het Barro gaat onder de Omgevingswet op in het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl).
Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie (KNA, versie 4.1)	De KNA bevat eisen waaraan archeologisch onderzoek en beheer van archeologisch vondst- en documentatiemateriaal minimaal moeten voldoen. Ook aan de uitvoerders van het archeologisch onderzoek (de actoren) zijn in de KNA eisen gesteld. Alle handelingen die ten minste uitgevoerd moeten worden om te kunnen spreken van basiskwaliteit, worden beschreven. De processtappen (en eventueel bijbehorende specificaties) die zijn vastgelegd, vormen een minimumeis. Het archeologisch onderzoek dient te voldoen aan de eisen die in de KNA worden gesteld.

2.1.3 Provinciaal beleid

In Tabel 2-3 is het relevante provinciale beleid voor de aspecten stedenbouw, cultuurhistorie en archeologie weergegeven. De tabel geeft een beschrijving van de inhoud van het provinciale beleid en de relatie tot het voornemen.

Tabel 2-3: *Overzicht provinciaal beleid voor de aspecten stedenbouw, cultuurhistorie en archeologie*

Beleid	Beschrijving en relatie tot het voornemen
Gelderse Omgevingsvisie Gaaf Gelderland (2018)	De Omgevingsvisie schetst op hoofdlijnen de visie voor Gelderland in de periode 2020-2040 en richt zich op zeven hoofdoelen: energietransitie, klimaatadaptatie, circulaire economie, biodiversiteit, bereikbaarheid, economisch vestigingsklimaat en woon- en leefomgeving. Voor de Romeinse Limes, die op de Voorlopige Lijst UNESCO Werelderfgoed van het Koninkrijk der Nederlanden staat om als werelderfgoed aangewezen te worden, zijn de begrenzingen van de gebieden indicatief aangewezen. De Limeszone is begrensd aan de hand van de gemeentelijke archeologische waarden- en verwachtingenkaart. Van deze kaarten zijn de zones die een hoge en middelhoge archeologische verwachting hebben, overgenomen in de kaart bij de verordening. In dit gebied wordt de aanwezigheid van de kernkwaliteiten van de Limes verwacht. Het plangebied is (deels) gelegen binnen de begrenzing van de Romeinse Limes.
Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (BARRO) en de Omgevingsverordening Gelderland (2014)	In artikel 2.13.3 van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (BARRO), wordt ingegaan op de kernkwaliteiten van de erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde. Onder de kernkwaliteiten valt ook de Romeinse Limes. Het betreft de unieke, samenhangende en goed bewaard gebleven voormalige (militaire) grens van het Romeinse Rijk. Deze zone bevindt zich langs de toenmalige loop van de Rijn met archeologische overblijfselen uit de periode 0 tot 400 na Chr. bestaande uit onder andere forten (castra en castella) nederzettingen, grafvelden, militaire infrastructuur en scheepswrakken.

De provincies hebben bij het BARRO van het Rijk de opdracht gekregen de kernwaarden van de Limes te beschermen in de Provinciale Ruimtelijke Verordeningen. De Omgevingsverordening Gelderland geeft hier invulling aan.

De Omgevingsverordening richt zich op de fysieke leefomgeving in de provincie Gelderland. Dit betekent dat vrijwel alle regels die betrekking hebben op de fysieke leefomgeving opgenomen zijn in de Omgevingsverordening. Het gaat hierbij om regels op het gebied van ruimtelijke ordening, maar ook op het gebied van mobiliteit, milieu, natuur, water en bodem.

Cultuurhistorische visie(s) Provincie Gelderland	De provincie Gelderland heeft de visie omtrent cultuurhistorie geuit in de rapportage Cultuur en Erfgoed 2017 – 2020; Beleef het mee! (Provincie Gelderland, 2017).
	Daarnaast heeft de provincie Gelderland een cultuurhistorische kaart opgesteld. In de Cultuurhistorie- DNA-Kaart is de provincie opgedeeld in Belvoergebieden. Ieder gebied heeft zijn eigen regionale cultuurhistorische identiteit. Deze identiteiten worden gedragen door DNA-structuren. De provincie zet zich in om het DNA te behouden, te versterken en te ontwikkelen. Het plangebied behoort tot het Belvoergebied, de Wal van Nijmegen.
	De borging van cultuurhistorische waarden van de Romeinse Limes conform het Besluit Algemene Regels Ruimtelijke Ordening (Barro) geldt voor het plangebied. Op basis van het Provinciaal beleid dient rekening gehouden te worden met de aan de kernkwaliteiten van de Limes gerelateerde archeologische resten in de bodem.
Nominatiedossier UNESCO van de Nederlandse Limes Samenwerking (NLS)	De Nederlandse Limes Samenwerking (NLS) is een samenwerkingsverband tussen de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) en de provincies Zuid-Holland, Utrecht en Gelderland. Samen met Duitsland bereiden deze partijen de Werelderfgoednominatie van de Romeinse Limes in 2021 voor. Het nominatiedossier is in 2020 ingediend aan de UNESCO. Geen van de door de NLS aangedragen nominatiegebieden raken het plangebied.
	De verwachting is dat in juli 2021, tijdens de jaarlijkse vergadering van het World Heritage Comité van UNESCO, een besluit wordt genomen over de nominatie.

2.1.4 Gemeentelijk beleid

In Tabel 2-4 is het relevante gemeentelijke beleid voor de aspecten stedenbouw, cultuurhistorie en archeologie weergegeven. De tabel geeft een beschrijving van de inhoud van het gemeentelijke beleid en de relatie tot het voornemen.

Tabel 2-4: Overzicht gemeentelijk beleid voor de aspecten stedenbouw, cultuurhistorie en archeologie

Beleid	Beschrijving en relatie tot het voornemen
Kader Ruimtelijke Kwaliteit Station Nijmegen en omgeving (2020)	Op 25 november 2020 heeft de gemeenteraad het Kader Ruimtelijke Kwaliteit aangenomen. Dit document beschrijft het Kader Ruimtelijke Kwaliteit (KRK) voor het stationsgebied Nijmegen. Het is een gezamenlijk product dat is opgesteld door ProRail, gemeente Nijmegen, provincie Gelderland, NS Stations en Bureau Spoorbouwmeester. Het KRK vormt het kader voor de borging van integrale ruimtelijke kwaliteit van aanpassingen aan het station en de openbare ruimte in de directe omgeving. In dit document wordt de context, ambities en eisen aan de ruimtelijke kwaliteit als integraal samenhangend verhaal beschouwd.
Omgevingsvisie Nijmegen 2020-2040 Stad in beweging (2020)	De Omgevingsvisie van Nijmegen beschrijft hoe de stad er voor staat en welke uitgangspunten gelden voor het gebruik van de ruimte in de stad tot 2040. Er worden vier opgaven voor de stad benoemd: <ul style="list-style-type: none"> • Economische veerkrachtige stad • Sociale en gezonde stad • Aantrekkelijke stad • Duurzame stad

Relevant zijn de ambities voor het creëren van een aantrekkelijke stad. Stedelijke verdichting met hoogbouw worden vooral rond de openbaar vervoers-knopen gepland. De gemeente wil het cultureel erfgoed niet alleen beschermen en in stad houden, maar ook versterken, ontwikkelen en benutten. En stedenbouwkundige projecten op een dusdanige wijze te ontwikkelen dat er bijzondere architectuur en stedenbouw en een zorgvuldig ontworpen openbare ruimte ontstaat.

Nota Cultureel Erfgoed (2013)

De gemeente Nijmegen heeft de Nota Cultureel Erfgoed vastgesteld op 15 mei 2013. In de erfgoednota wordt de gemeentelijke visie en het beleid omtrent erfgoed uiteengezet (Gemeente Nijmegen, 2013).

Erfgoed dient in ruimtelijke plannen structureel te worden geborgd. Daarbij is het van belang dat kansen en beperkingen voor erfgoed bij ruimtelijke ontwikkelingen in een zo vroeg mogelijk stadium worden meegenomen in het ontwerp- en ontwikkelingsproces.

De gemeente stelt dat voor de omgang met erfgoed bij ruimtelijke plannen de archeologische en cultuurhistorische beleidskaarten het uitgangspunt zijn. Over herbestemming stelt de gemeente dat dit niet alleen van belang is voor het behoud van monumenten maar ook voor het behoud van de identiteit van een plek. Herbestemming draagt zo bij aan een duurzame stad. Naast beleidskaarten heeft de gemeente een gemeentelijke monumentenlijst om inzicht te geven in waardevolle en te behouden gebouwen en objecten.

Erfgoedstrategie Nijmegen 2020

In de Erfgoedstrategie Nijmegen 2020 is in beeld gebracht wat nodig is om de status van Nijmegen als oudste stad te verzilveren: door goed te zorgen voor het lokale erfgoed en door de cultuurhistorie van Nijmegen met nog meer ambitie en duurzame kwaliteit over het voetlicht te brengen.

De strategie krijgt op hoofdlijnen vorm aan de hand van drie opgaven, Betere instandhouding en bescherming, krachtiger publieksbereik door professionalisering, regie en samenwerking en inzet op profilering als oudste stad.

De Cultuurhistorische Beleidskaart gemeente Nijmegen

De beleidskaart cultuurhistorie van de gemeente Nijmegen dient de basis te vormen voor de cultuurhistorische input van ruimtelijke plannen en licht ten grondslag aan de Structuurvisie, bestemmingsplannen en projectafwijkingsbesluiten. In Figuur 2-1 wordt deze kaart samen met het plangebied weergegeven. Hierop is te zien dat het plangebied zich grotendeels bevindt binnen de zone Gebiedstype 2. Het noorden van het plangebied doorkruist de zones Gebiedstype 3 en gebiedstype 4 (Beschermingsgebied). Daarnaast worden enkele monumenten doorkruist in het noorden van het plangebied.

Gebiedstype 2

- Binnen de zone gebiedstype 2 vormt de samenhang tussen structuren, historische bouwen en de huidige stedenbouwkundige kwaliteiten uitgangspunt voor ruimtelijke plannen.
- De belangrijkste objecten in deze zone zijn beschermd en dienen als aanknopingspunten om de geschiedenis zichtbaar te houden. Dit betekent dat binnen deze gebieden geen afzonderlijke aandacht is voor individuele bebouwing.
- Een cultuurhistorische analyse van het gebied wordt verplicht om te bekijken wat de invloed van ruimtelijke plannen op de cultuurhistorische waarden is.
- Nieuwe ontwikkelingen moeten passen bij de directe omgeving van een monument.

Gebiedstype 3

- Binnen de zone gebiedstype 3 is er sprake van een rijke cultuurhistorische gelaagdheid. Daarbij vormen historische structuren, het silhouet van bebouwing, het stedenbouwkundige plan, specifieke objecten en de samenhang tussen structuren, bebouwing en of een cultuurlandschap het uitgangspunt voor ruimtelijke plannen.
 - De nadruk licht op behoud en herbestemming.
 - Kenmerken van de bebouwing zoals hoofdvorm en omvang zijn onderdeel van de identiteit van een plek. Aan nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen kan kwaliteit worden toegevoegd door de identiteit en het verleden van een gebied herkenbaar te houden en te versterken.
-

- Nieuwe ontwikkelingen worden afgestemd op het karakter van een gebied. Daarvoor is een cultuurhistorische analyse nodig waarin kansen en beperkingen met betrekking tot cultuurhistorie worden genoemd.

Gebiedstype 4 (beschermde gebieden)

- Binnen beschermde gebieden is cultuurhistorie bepalend bij het opstellen van ruimtelijke plannen.
- Daarbij is er sprake van een bijzonder karakter in samenhang met het stedenbouwkundige plan, het bebouwingsbeeld, de architectuur van bebouwing en eventueel het aanwezige groen. De samenhang tussen structuren en bebouwing en het behoud van historisch materiaal zijn van belang.
- In deze zone is het uitgangspunt de ontwikkelingsmogelijkheden af te stemmen op de cultuurhistorische waarden en karakteristieken.

Voor een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling dient een cultuurhistorisch onderzoek te worden opgesteld waarin de kansen en beperkingen met betrekking tot cultuurhistorie worden benoemd. Hierbij wordt aangegeven op welke wijze cultuurhistorie kan worden ingepast in het ruimtelijk ontwerp. Daarbij dient een toelichting te worden gegeven op de bescherming van cultuurhistorie.

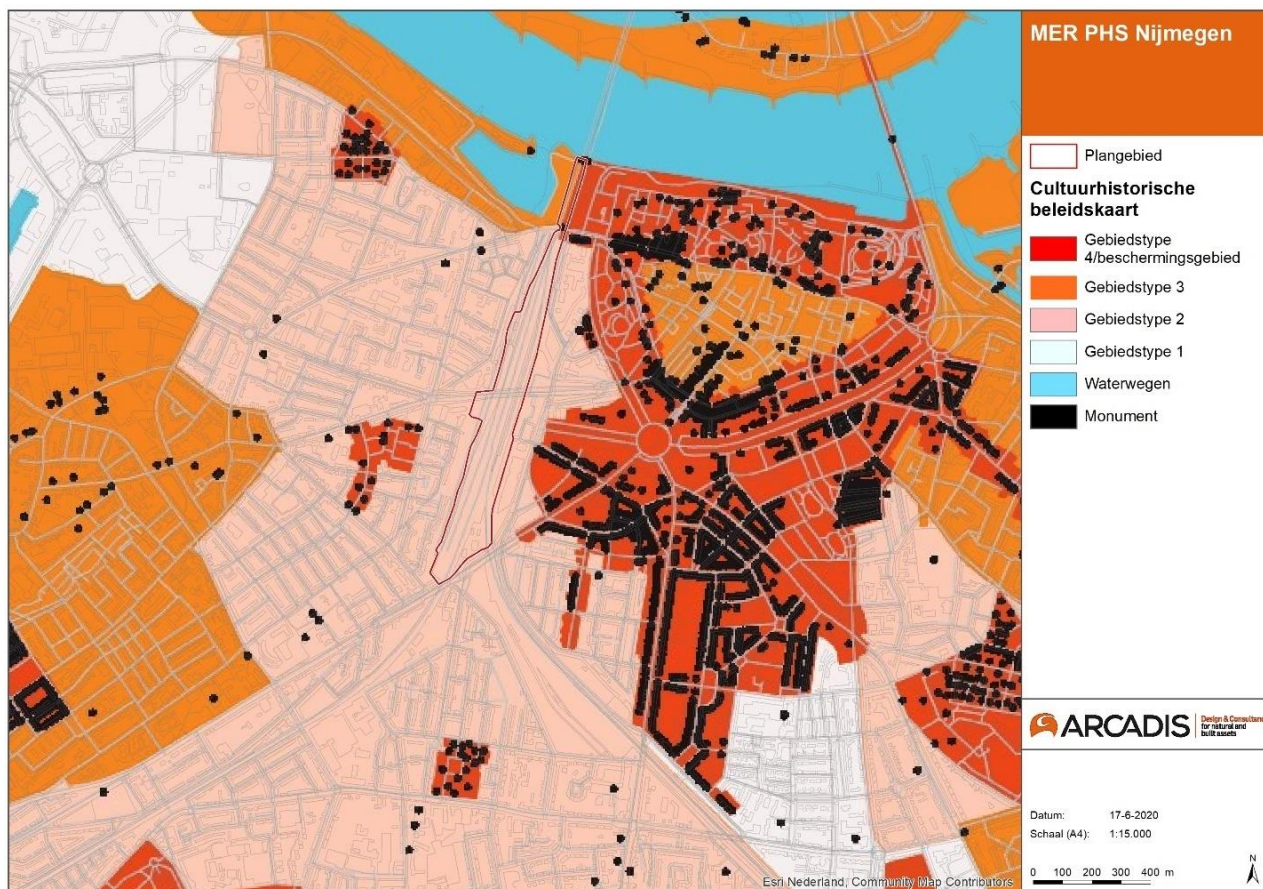
De archeologische beleidskaart is de basis voor het facetbestemmingsplan Archeologie. De gebieden die naast cultuurhistorische waarde ook beeldkwaliteit hebben zijn opgenomen in de Kadernota Beeldkwaliteit.

Archeologische Beleidskaart gemeente Nijmegen

Het plangebied ligt op de beleidskaart van de gemeente Nijmegen in beleidszone waarde-archeologie 0, 1, 2 en 3. Bij iedere beleidszone behoren vrijstellingsgrenzen voor archeologisch onderzoek. De geplande ingrepen overschrijden de vrijstellingsgrenzen, daarom is er een bureauonderzoek archeologie uitgevoerd. Het archeologiebeleid staat ook vermeld in het Facetbestemmingsplan Archeologie (Gemeente Nijmegen, 2014).

Kadernota Beeldkwaliteit (2013) gemeente Nijmegen

De nota vormt het kader en geeft richting aan de ambities en de ontwikkeling van beeldkwaliteit in Nijmegen. Daarbij worden een integrale en gebiedsgerichte visie op beeldkwaliteit en een omschrijving van Nijmeegse identiteiten beschreven. In de Kadernota worden de uitgangspunten van de beeldkwaliteit vastgelegd. Het beleid uit de Kadernota Beeldkwaliteit is verder uitgewerkt in de Uitwerkingsnota Beeldkwaliteit en in beeldkwaliteitsplannen. Hierin zijn de (gebieds)specifieke criteria verder geconcretiseerd en dient als kader voor de welstandstoetsing. Voor het stationsgebied is echter met name met actuele Kader Ruimtelijke Kwaliteit Station Nijmegen en omgeving (2020) van belang.



Figuur 2-1: Cultuurhistorische beleidskaart gemeente Nijmegen (Gemeente Nijmegen, 2013).

2.2 Beoordelingscriteria

Voor de aspecten stedenbouw, cultuurhistorie en archeologie worden de effecten van de voorgenomen activiteit op de cultuurhistorische waarden, stedenbouwkundige waarden, archeologische waarden, het visueel-ruimtelijk karakter van het gebied langs het spoor en kansen voor stedelijke ontwikkeling onderzocht en beoordeeld. In deze paragraaf is de methodiek en maatlat voor het beoordelen van de effecten van de voorgenomen activiteit voor de aspecten stedenbouw, cultuurhistorie en archeologie per aspect en beoordelingscriterium beschreven.

Tabel 2-5: Beoordelingscriteria stedenbouw, cultuurhistorie en archeologie

Aspect	Beoordelingscriteria	Aard methode
Archeologie	Aantasting gebieden met archeologische verwachtingswaarde	Kwalitatief
	Aantasting gebieden met een bekende archeologische waarde	Kwalitatief
Cultuurhistorie en stedenbouw	Beïnvloeding van historisch geografisch waardevolle elementen en patronen (punten, lijnen, vlakken)	Kwalitatief
	Beïnvloeding van objecten en ensembles met (steden)bouwkundige waarden	Kwalitatief
	Beïnvloeding van het visueel-ruimtelijk karakter en daarmee van de belevingswaarde van het gebied langs het spoor	Kwalitatief
	Kansen voor stedelijke ontwikkeling	Kwalitatief

Archeologie

Binnen het aspect archeologie wordt onderscheid gemaakt tussen bekende en verwachte archeologische waarden. De archeologische verwachtingswaarde van een gebied geeft de verwachting op de aan- en afwezigheid van archeologische waarden aan. De basis hiervoor is de gemeentelijke archeologische beleidskaart, het uitgevoerde bureauonderzoek en de bevindingen van het proefsleuvenonderzoek.

Bekende archeologische waarden zijn bekende vindplaatsen en terreinen op de Archeologische Monumentenkaart (AMK). De AMK is een selectie van behoudenswaardige archeologische terreinen in Nederland. De terreinen zijn beoordeeld op verschillende criteria en op grond waarvan ze zijn ingedeeld in categorieën van archeologische waarde (waarde, hoge waarde, zeer hoge waarde en zeer hoge waarde - beschermd). Uitsluitend de AMK-terreinen van zeer hoge archeologische waarde - beschermd zijn archeologische rijksmonumenten. Vondstlocaties duiden ook de aanwezigheid van archeologische vindplaatsen aan. Daarnaast kunnen specifieke historische fenomenen als archeologische vindplaats worden aangemerkt als zij een archeologische relevantie vertegenwoordigen (bijvoorbeeld dijklichamen, bunkers, etc.).

Het systeem van AMK-terreinen wordt sinds 2014 niet meer bijgehouden. Terreinen die hieronder vallen zijn verwerkt in de gemeentelijke archeologische beleidskaarten, ook in Nijmegen. De vertaling heeft plaats gehad in een indeling in terreinen met een zeer hoge waarde (waarde 3) en in terreinen met een archeologisch belang (waarde 2).

Cultuurhistorie en stedenbouw

Bij cultuurhistorie gaat het om de sporen die de mens heeft nagelaten in het landschap, in samenhang met de oorspronkelijke vorm van het landschap. Voor het aspect cultuurhistorie zijn de fysieke veranderingen (versterking/aantasting) beschreven van relevante identiteitsbepalende cultuurhistorische patronen en elementen. Hierbij worden apart beoordeeld voor de onderwerpen historische geografie en historische (steden)bouwkunde. Ook de beïnvloeding van het visueel-ruimtelijk karakter en daarmee van de belevingswaarde van het gebied langs het spoor wordt beoordeeld onder het aspect cultuurhistorie en stedenbouw. De verschillende opgaven rondom het stationsgebied en de voorgenomen activiteiten in het kader van PHS Nijmegen en westentree creëren kansen om het stationsgebied bieden kansen voor stedelijke ontwikkeling. Rondom het stationsgebied zijn al verschillende locaties aangewezen als stedelijke ontwikkelingsgebieden (zie autonome ontwikkelingen).

Beoordelingsschaal

De effecten worden weergegeven aan de hand van cijfers en/of scores. Voor wat betreft de scores wordt de volgende zevenpuntschaal scoremethodiek (--, -, 0/-, 0, 0+, + en ++) gehanteerd. De effectscore wordt bepaald aan de hand van de ernst en de omvang van een effect.

Tabel 2-6: Beoordelingsschaal aspecten stedenbouw, cultuurhistorie en archeologie

Score	Waardering – plan ten opzichte van de referentiesituatie
++	Zeer positief ten opzichte van de referentiesituatie
+	Positief ten opzichte van de referentiesituatie
0/+	Licht positief ten opzichte van de referentiesituatie
0	Neutraal
0/-	Licht negatief ten opzichte van de referentiesituatie
-	Negatief ten opzichte van de referentiesituatie
--	Zeer negatief ten opzichte van de referentiesituatie

Om een goede onderlinge vergelijking tussen de situaties mogelijk te maken heeft de referentiesituatie altijd een neutrale score (0). Een neutrale score van de referentiesituatie betekent dus niet dat verondersteld wordt dat er geen sprake van een verandering is ten opzichte van de huidige situatie. Ook houdt het geen

waardeoordeel in over de referentie: *zelfs als bijvoorbeeld nu een norm wordt overschreden, zal de referentie neutraal scoren.*

Aantasting gebieden met archeologische verwachtingswaarde

Tabel 2-7: Scoretoekenning beoordeling Archeologie, verwachte waarden

Score	Toelichting
++	Niet van toepassing
+	Niet van toepassing
0/+	Niet van toepassing
0	Geen doorsnijding in m ² van gebieden met archeologische verwachting of geen ingrepen die raken aan archeologisch relevante lagen in de ondergrond
0/-	Zeer beperkte doorsnijding in m ² van gebieden met een archeologische verwachting of beperkte ingrepen die raken aan archeologisch relevante lagen in de ondergrond
-	Beperkte doorsnijding in m ² van gebieden met een archeologische verwachting of beperkte ingrepen die raken aan archeologisch relevante lagen in de ondergrond
--	Grote doorsnijding in m ² van gebieden met een archeologische verwachting of diverse ingrepen die raken aan archeologisch relevante lagen in de ondergrond

Bij de beoordeling van het criterium archeologische verwachtingswaarde wordt het effect kwalitatief bepaald aan de hand van de impact op de zones met een archeologische verwachtingswaarde. Hierbij wordt zowel gekeken naar de omvang als de diepte van de ingreep. Positieve effecten zijn niet aan de orde aangezien er door het project geen nieuwe archeologische waarden ontstaan.

Of daadwerkelijk archeologische waarden aanwezig zijn op deze locaties kan alleen door veldonderzoek worden vastgesteld. Er wordt op gewezen dat een lage trefkans slechts betekent dat het minder waarschijnlijk is dat er archeologische waarden aanwezig zijn dan in zones met een hogere trefkans. Het blijft mogelijk dat er zich archeologische waarden bevinden.

Aantasting gebieden met archeologische bekende waarde

Tabel 2-8: Scoretoekenning beoordeling Archeologie, bekende waarden

Score	Toelichting
++	Niet van toepassing
+	Niet van toepassing
0/+	Niet van toepassing
0	Geen bekende archeologische waarden
0/-	Een bekende archeologische waarden binnen geplande bodemingreep
-	Enkele bekende archeologische waarden binnen geplande bodemingreep
--	Diverse bekende archeologische waarden binnen geplande bodemingreep

De waarde van de archeologische monumenten is vastgelegd op de archeologische monumenten kaart (AMK). Archeologische monumenten zijn terreinen waar in het verleden aangetoond is dat zich hier archeologische resten in de bodem bevinden: AMK-terreinen. Naast de bekende monumenten wordt rekening gehouden met archeologische terreinen/vindplaatsen die op de gemeentelijke verwachtings-/beleidsadvieskaarten zijn aangeduid.

De aantasting van archeologische waardevolle (bekende) terreinen wordt kwalitatief bepaald aan de hand van de aan- of afwezigheid van bekende waarden en de aard van deze waarden.

Relevante fasen

Voor het aspect Archeologie is alleen de bouwfase (inclusief sloop en aanleg) relevant, omdat alleen in deze fase bekende en verwachte archeologische waarden beïnvloed kunnen worden.

Cultuurhistorische en stedenbouwkundige waarden

Tabel 2-9: Scoretoekenning beoordeling cultuurhistorie en stedenbouw

Score	Toelichting
++	Historisch geografische en (steden)bouwkundige waarde worden behouden en versterkt.
+	Historisch geografische en (steden)bouwkundige waarde worden behouden en voor een deel versterkt.
0/+	Historisch geografische en (steden)bouwkundige waarde worden grotendeels behouden en voor een deel versterkt.
0	Geen verandering ten opzichte van de huidige historische geografie en (steden)-bouwkunde waarden.
0/-	Historisch geografische en (steden)bouwkundige elementen worden minimaal aangetast.
-	Historisch geografische en (steden)bouwkundige elementen worden beperkt aangetast.
--	Historisch geografische en (steden)bouwkundige waarden worden voor een groot deel fysiek aangetast. Aantasting van gemeentelijke monumenten of rijksmonumenten.

De beïnvloeding van cultuurhistorisch waardevolle elementen en patronen wordt bepaald door de volgende elementen: in welke mate worden aanwezige karakteristieke, fysieke punt-, lijn-, vlak- structuren c.q. elementen (reliëf, infrastructuur, monumentale gebouwen, stadsgezichten, etc.) aangetast of versterkt? Het gaat hier vooral om die elementen en patronen die onderdeel zijn van de cultuurhistorische kernkwaliteiten van het gebied. Apart beoordeeld worden:

- Historische geografie: historische wegen, sloten, erven, dijken, beplantingen etc. als ook historische zichtlijnen en historische wegen-, verkavelings- en beplantingspatronen etc.
- Stedenbouw: monumentale gebouwen of bouwkundige objecten (boerderijen, landhuizen, etc.) en bouwkundige ensembles (erven, dorpen, linten, landgoederen, etc.). Hierbij moet ook gedacht worden aan stads- en dorpsgezichten.

Beïnvloeding visueel-ruimtelijk karakter van het gebied langs het spoor

Tabel 2-10: Scoretoekenning beoordeling visueel-ruimtelijk karakter

Score	Toelichting
++	Sterke verbetering van de uiterlijke verschijningsvorm van het gebied langs het spoor en de belevingswaarde daarvan voor de mens.
+	Verbetering van de uiterlijke verschijningsvorm van het gebied langs het spoor en de belevingswaarde daarvan voor de mens.
0/+	Minimale verbetering van de belevingswaarde ten opzichte van de referentiesituatie
0	Geen of zeer korte / zeer lokale / minimale verandering van de belevingswaarde ten opzichte van de referentiesituatie
0/-	Historisch geografische en (steden)bouwkundige elementen worden minimaal aangetast.
-	Aantasting van de uiterlijke verschijningsvorm van het landschap en de belevingswaarde daarvan voor de mens

--

Grotendeels of geheel verdwijnen van de uiterlijke verschijningsvorm van het landschap en de belevingswaarde daarvan voor de mens

De beoordelingscriteria van het aspect ruimtelijke kwaliteit hebben betrekking op de beïnvloeding van de visueel-ruimtelijke kenmerken van het stationsgebied en het gebied langs het spoor. In welke mate wordt de ruimtelijke beleving c.q. de belevingswaarde en daarmee de ervaring van het gebied beïnvloed? Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de beleving en het zicht vanuit de omgeving (zichtbaarheid weg/verandering landschap) en de beleving door de gebruiker van het spoor (route/landschap).

Kansen voor stedelijke ontwikkeling

Tabel 2-11: Scoretoekenning beoordeling kansen voor stedelijke ontwikkeling

Score	Toelichting
++	Veel kansen voor stedelijke ontwikkeling en ruimtelijke verblijfskwaliteit ten opzichte van de referentiesituatie
+	Kansen voor stedelijke ontwikkeling en ruimtelijke verblijfskwaliteit ten opzichte van de referentiesituatie
0/+	Kleine kans voor stedelijke ontwikkeling en ruimtelijke verblijfskwaliteit ten opzichte van de referentiesituatie
0	Geen kansen voor stedelijke ontwikkeling en ruimtelijke verblijfskwaliteit ten opzichte van de referentiesituatie
0/-	Niet van toepassing
-	Niet van toepassing
--	Niet van toepassing

Het station en de spoordijk vormen al lange tijd een barrière tussen het centrumgebied en de wijken Waterkwartier en Wolfskuil. Met de uitbreiding van het aantal perrons, het doortrekken van de voetgangerstunnel en de realisatie van een nieuwe westentree van het station heeft de gemeente het project PHS Nijmegen en westentree aangegrepen om een verbetering van het stationsgebied te realiseren. Er ontstaan nieuwe kansen voor stedelijk ontwikkeling en het realiseren van meer ruimtelijke verblijfskwaliteit. Het beoordelingscriteria kansen voor stedelijke ontwikkeling beoordeeld in welke mate de voorgenomen activiteit kansen biedt voor nieuwe stedelijke ontwikkeling en ruimtelijke verblijfskwaliteit.

Relevante fasen

Voor het aspect Cultuurhistorie en stedenbouw is alleen de bouwfase relevant, omdat alleen in deze fase cultuurhistorische en stedenbouwkundige waarden beïnvloed kunnen worden.

2.3 Afbakening studiegebied

Het studiegebied betreft het gebied binnen de projectgrens (Figuur 1-2) en omvat met name het spooreplacement van station Nijmegen en de te realiseren westelijke entree van het station. Voor het bureauonderzoek archeologie is uitgegaan van een onderzoeksgebied dat bestaat uit het plangebied en een zone van 500 meter daaromheen. Hierdoor wordt een completer beeld verkregen van de aanwezige waarden in en rondom het plangebied en kunnen resultaten uit de omgeving worden geëxtrapoleerd. Ten aanzien van cultuurhistorische en stedenbouwkundige waarden, het visueel-ruimtelijke karakter van het gebied langs het spoor en kansen voor stedelijke ontwikkeling worden ook de context van de directe omgeving van het plangebied aan de westzijde van het stationsgebied meegenomen (stuwwalflank en parkeerterreinen parallel aan het spoor) waar ook een deel van de autonome ontwikkelingen is voorzien (o.a. woningbouwontwikkeling en parkeergarage Hezelpoort).

2.4 Wijze van onderzoek

Op basis van het archeologisch bureauonderzoek en een analyse van bestaande bronnen m.b.t. cultuurhistorie en stedenbouw worden de aanwezige waarden beschreven (zie wettelijk- en beleidsmatig kader) en worden de effecten op de aspecten archeologie, cultuurhistorie en stedenbouw bepaald. Bovenstaande informatie wordt gekoppeld aan de informatie die aanwezig is over de geplande werkzaamheden. Op deze manier worden effecten op bekende en verwachte waarden in beeld gebracht. Voor de effectbeoordeling van het visueel-ruimtelijk karakter langs het spoor en kansen voor stedelijke ontwikkeling en ruimtelijke verblijfskwaliteit is de bestaande informatie aangevuld met een veldbezoek.

3 DEELASPECT ARCHEOLOGIE

In dit hoofdstuk zijn de effecten van de voorgenomen activiteit voor het thema archeologie beschreven. Allereerst wordt de referentiesituatie beschreven aan de hand van eerder uitgevoerde bureauonderzoeken, een beschrijving van de eerste bevindingen van het proefsleuvenonderzoek en de autonome ontwikkelingen. Daarna volgt een overzicht van de effecten en de effectbeoordeling evenals een overzicht van mitigerende maatregelen. Het hoofdstuk sluit af met een overzicht van eventuele leemten in kennis en onzekerheden.

3.1 De referentie: huidige situatie en autonome ontwikkeling

Deze paragraaf omvat relevante onderzoeksresultaten en adviezen omtrent archeologie binnen het plangebied. Het plangebied voor dit MER betreft het spooreplacement en het station van Nijmegen (Figuur 1-2). Hiervoor worden twee bureauonderzoeken gebruikt, die beide zijn opgesteld voor de herinrichting van het stationsgebied:

- Amsing, E. en Goossens, E. (2019). *Bureauonderzoek PHS Nijmegen*. Arcadis Archeologische Rapporten 182.
- Van Kooten, M.Y. (2019). *Bureauonderzoek herinrichting stationsgebied*, Gemeente Nijmegen.

Volgend op de adviezen uit de uitgevoerde bureauonderzoeken heeft de gemeente Nijmegen een proefsleuvenonderzoek uitgevoerd in het westelijk deel van het projectgebied (Figuur 3-4). De rapportage is nog niet gereed. Het evaluatierapport wordt wel meegenomen in dit MER:

- Kooten, M. van, 2020. Evaluatie- en selectierapport Nijmegen – Stationsgebied West, UWV gebouw en omgeving Gemeente Nijmegen. Inventariserend Veldonderzoek, proefsleuven (IVO-P), Bureau Archeologie en Bodemkwaliteit, gemeente Nijmegen.

Ten slotte is bij het opstellen van dit MER het Archeologisch Informatiesysteem Archis3 van Rijksdienst voor het Culturele Erfgoed (RCE) nogmaals ingezien.

Het onderzoek van de gemeente Nijmegen omvat een deel van het stationsgebied en richt zich op de verschillende ontwikkelingen (Zie 1.2). Het onderzoek van Arcadis heeft uitsluitend betrekking op de ontwikkelingen in het kader van PHS Nijmegen en westentree. Dit rapport is als bijlage bij het MER gevoegd. De gemeente Nijmegen heeft voor een deel het projectgebied een proefsleuvenonderzoek uitgevoerd. De eerste bevindingen van dit onderzoek zijn voor dit MER beschikbaar gesteld door de gemeente Nijmegen.

De maximale diepte van grondroering ten behoeve van onder andere aanleg kabels/leidingen, portalen en te bouwen perrons is 2,0 m- Mv. Ter plaatse van de nieuw te realiseren perrontunnel wordt de grond geroerd tot 5,0 m- Mv.

3.1.1 Bureauonderzoek PHS Nijmegen, Arcadis Archeologische Rapporten 182

Het plangebied voor dit MER betreft het spooreplacement en het station van Nijmegen (Figuur 1-2). Omdat deze de onderzoeksplichtige grens van 100m² en 30 cm -Mv. overschrijden, heeft Arcadis in 2019 een bureauonderzoek archeologie opgesteld (Amsing en Goossens, 2019). Voor het bureauonderzoek van Arcadis is uitgegaan van een onderzoeksgebied dat bestaat uit het plangebied en een zone van 500 meter daaromheen (Amsing en Goossens, 2019). Hierdoor wordt een beeld verkregen van de aanwezige waarden in en rondom het plangebied en kunnen resultaten uit de omgeving worden geëxtrapoleerd.

Het plangebied bevindt zich op de overgang van de stuwwal van Nijmegen naar de rivierterrassen van de Waal. De ondergrond bestaat uit grindrijke hellingafspoelingen afkomstig van de stuwwal al dan niet afgedekt door oeverafzettingen van de Waal. De bodem bestaat waarschijnlijk grotendeels uit holtpodzolgronden. Zowel op de geomorfologische kaart als het AHN is te zien dat het plangebied ter plaatse van het spoor voornamelijk is opgehoogd tot maximaal 8 tot 10 meter en in het zuiden is afgegraven met ongeveer 1 meter (Amsing en Goossens, 2019).

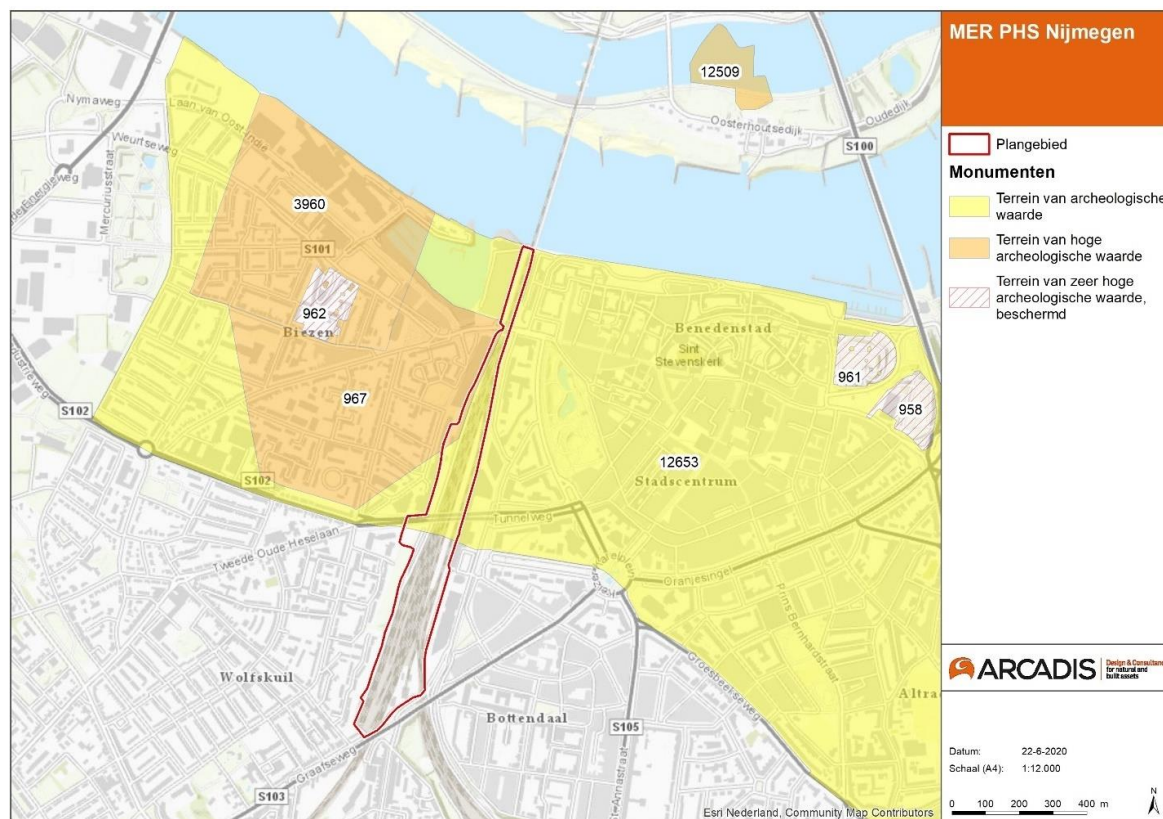
De zone Romeinse nederzetting op de cultuurhistorie-DNA kaart omvat drie Archeologische monumenten (AMK-terreinen), zie Figuur 3-1 en Tabel 3-1. Op de Archeologische Monumenten Kaart (AMK) wordt onderscheid gemaakt tussen terreinen van waarde, hoge waarde, zeer hoge waarde, en zeer hoge waarde – beschermd (Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, 2020). In het laatste geval is het terrein een beschermd Rijksmonument. Het uitgangspunt bij AMK-terreinen is in principe behoud van archeologische resten in situ.

Binnen het plangebied liggen delen van twee AMK-terreinen: een terrein van archeologische waarde betreffende de stadskern van Nijmegen (967) en een terrein van hoge archeologische waarde betreffende onder andere sporen van een kampement uit de Romeinse tijd en de stadskern van Nijmegen (12653).

Rondom het plangebied zijn tijdens eerder onderzoek Romeinse vondsten (crematieresten, aardewerk en metaal) aangetroffen en grondsporen, grachten en resten van muren van de vestingwerken van Nijmegen uit de periode vanaf 1700. Het plangebied raakt voor zover nu bekend is geen resten van Romeinse kampementen. Uit eerder onderzoek dat delen van het gebied rondom het spoor verstoord zijn door latere activiteiten (Amsing en Goossens, 2019).

Tabel 3-1: AMK-terreinen binnen plangebied.

Nummer	Toponiem	Waarde	Beschrijving
12653	Nijmegen Centrum	Hoge waarde	Terrein met daarin ondermeer sporen van een kampement uit de Romeinse tijd. In het gebied ligt ook de stadskern van Nijmegen, waarbinnen archeologische sporen uit diverse perioden zijn aangetroffen.
967	Voorstadslaan; Theresiakerk; Biezenstraat	Waarde	Terrein met de resten van de Romeinse stad <i>Ulpia Noviomagus Batavorum</i> en sporen van begraving. Tijdens diverse opgravingen door de gemeente Nijmegen zijn hier de resten van de Romeinse stad <i>Ulpia Noviomagus Batavorum</i> en sporen van begraving aangetroffen. Ook werden bewoningssporen uit de periode voor de stichting van de stad waargenomen.



Figuur 3-1: AMK-terreinen (Archis3)

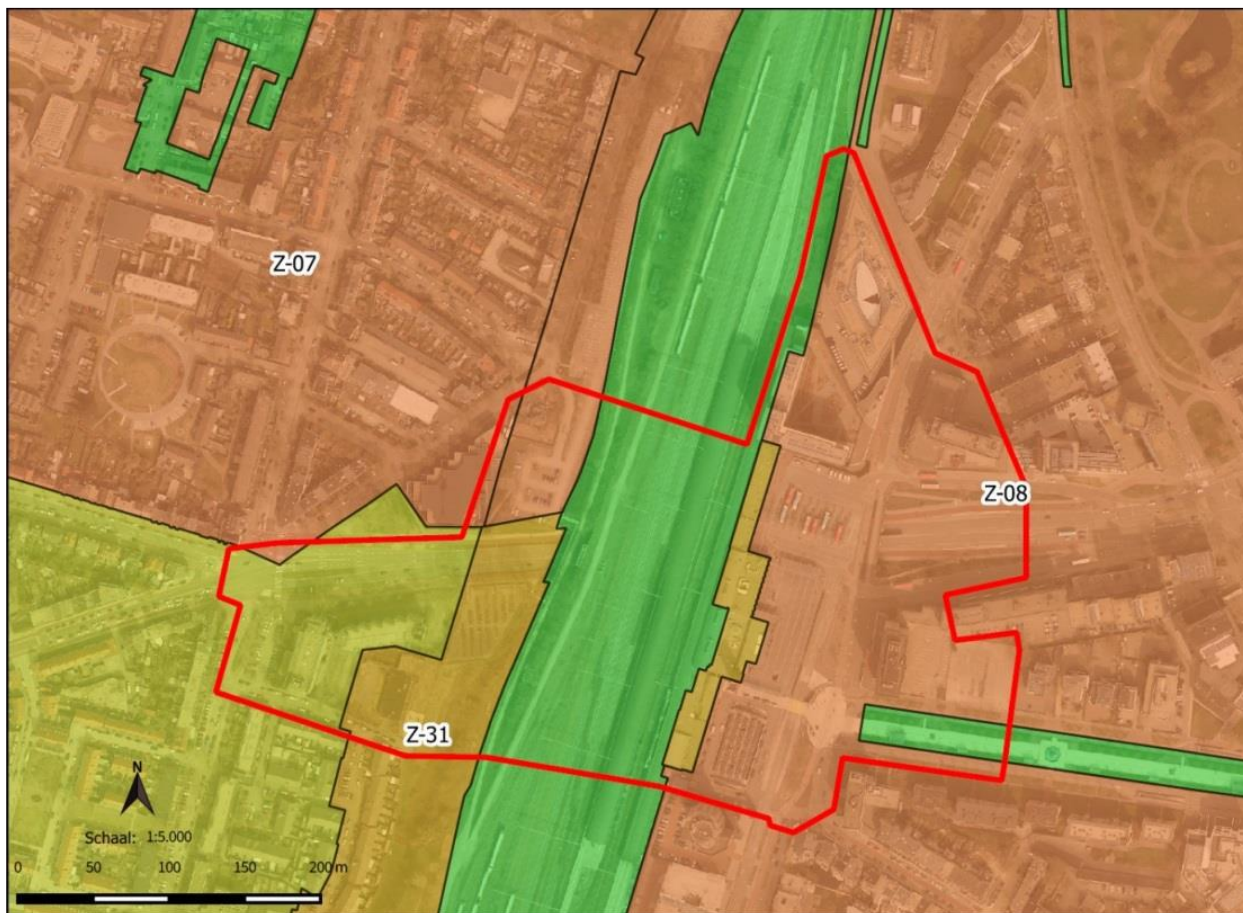
Amsing en Goossens hebben in het bureauonderzoek een gespecificeerd verwachtingsmodel opgesteld. In het plangebied ter plaatse van de perrontunnel wordt een Romeinse weg verwacht en in het noorden resten van het Romeinse grafveld behorende bij de stad *Ulpia Noviomagus* die ten westen van het plangebied ligt. Uit de late middeleeuwen en nieuwe tijd worden vestingwerken verwacht die mogelijk zijn afgedekt met een dijk pakket zand voor de aanleg van het spoor. Bij de perrontunnel liggen de resten waarschijnlijk dicht aan het oppervlak. Dit deel is onbebouwd gebleven in de 20e eeuw en is (circa 2 meter) minder opgehoogd (Amsing en Goossens, 2019).

Rondom het plangebied zijn tijdens eerder onderzoek Romeinse vondsten (crematieresten, aardewerk en metaal) aangetroffen en grondsporen, grachten en resten van muren van de vestingwerken van Nijmegen uit de periode vanaf 1700. Echter blijkt ook uit eerder onderzoek dat delen van het gebied rondom het spoor verstoord zijn door latere activiteiten (Amsing en Goossens, 2019). De Late Middeleeuwen – Nieuwe Tijd) is in het gespecificeerde verwachtingsmodel een hoge verwachting toegewezen (Amsing en Goossens, 2019).

Voor het gebied ten westen van het spooreplacement, waar de perrontunnel en ontsluiting is gepland is geadviseerd archeologisch vervolgonderzoek uit te voeren. In tegenstelling tot andere zones binnen het plangebied is deze zone minder opgehoogd waardoor resten dicht aan het oppervlak liggen. Geadviseerd is om in deze zone archeologisch vervolgonderzoek in de vorm van een inventariserend veldonderzoek uit te voeren (Amsing en Goossens, 2019).

3.1.2 Bureauonderzoek herinrichting stationsgebied, Gemeente Nijmegen

Bureau Leefomgevingskwaliteit, Archeologie van de gemeente Nijmegen (BLAN), heeft eveneens in 2019 een bureauonderzoek archeologie opgesteld (Kooten, 2019). Het plangebied dat wordt behandeld in dit bureauonderzoek heeft betrekking op het stationsgebied en overlapt gedeeltelijk met de ingrepen binnen dit MER (Figuur 3-2).



Legenda

■ Plangebied

Archeologische Beleidskaart

- 0
- 1
- 2
- 3

Figuur 3-2: Kaart uit het archeologisch bureauonderzoek Herinrichting stationsgebied, Gemeente Nijmegen, met het plangebied op de gemeentelijke beleidsadvieskaart (Kooten, 2019).

Voor twintig deelgebieden is een archeologische verwachting opgesteld. Voor het gehele plangebied geldt een lage verwachting voor de perioden Paleolithicum en Mesolithicum. Voor het westelijke deel van het plangebied geldt voor de periode Neolithicum – IJzertijd een lage tot middelhoge verwachting. Voor de Romeinse resten is de verwachting hoog oor het westelijk deel van het plangebied. Onder een middeleeuws/nieuwetijds akkerpakket is een Romeinse akkerlaag te verwachten op ongeveer 1 m -Mv. Er bestaat ook een kans dat het grafveld zich heeft uitgestrekt tot in het complete noordelijk deel van het plangebied. In het noordwestelijk deel van het plangebied is de kans op het aantreffen van Romeinse graven hoog. De kans op middeleeuwse resten wordt ingeschat op middelhoog voor het gehele plangebied. Uit de Nieuwe tijd is de kans op archeologische resten middelhoog in het westelijk deel van het plangebied (Kooten, 2019).

Ten tijde van de Tweede Wereldoorlog is op verschillende momenten veelvuldig gevochten om het station. Er zijn veel bommen gevallen en schoten gelost. De kans is middelhoog op het aantreffen van schuilbunkers en schuttersputten. Kogels, andersoortige munitie en overig gebruiksmateriaal kunnen direct onder de bouwvoor of het straatniveau aangetroffen worden (Kooten, 2019).

Op de verstoringskaart opgesteld voor het bureauonderzoek herinrichting stationsgebied, Gemeente Nijmegen is te zien dat het westelijk deel van het plangebied voor een groot deel 'Grotendeels onverstoord' is (Figuur 3-3). BLAN adviseert dat binnen de zones 'Grotendeels onverstoord' in alle gevallen een archeologisch vervolgonderzoek plaats moet vinden. In de oranje zone (Licht verstoord) wordt archeologisch

vervolgonderzoek geadviseerd als graafwerkzaamheden van diepgaande aard zijn (Kooten, 2019). De geplande bodemingrepen ten behoeve van dit OTB-MER reiken niet tot deze diepte.



Figuur 3-3: Kaart uit het archeologisch bureauonderzoek Herinrichting stationsgebied, Gemeente Nijmegen. De verstoringskaart van het plangebied (Kooten, 2019).

In het bureauonderzoek wordt vervolgonderzoek in de vorm van proefsleuvenonderzoeken geadviseerd in veertien van de twintig deelgebieden. Als dit niet mogelijk is, adviseert BLAN de sloop- of bouwwerkzaamheden archeologisch te begeleiden (Kooten, 2019).

3.1.3 Bevindingen proefsleuvenonderzoek

Volgend op de adviezen uit de uitgevoerde bureauonderzoeken heeft de gemeente Nijmegen een proefsleuvenonderzoek uitgevoerd in het westelijk deel van het projectgebied (Figuur 3-4). De rapportage is nog niet gereed, maar op basis van het evaluatierapport¹ kan het volgende worden gezegd:

Direct ten noorden van het huidige UWV gebouw is een sporenconcentratie aangetroffen met onder andere sporen uit de Romeinse tijd, waaronder een zeer brede greppelstructuur en mogelijk een kringgreppel (werkput 5). Dit is vermoedelijk de randzone van het grafveld van *Ulpia Noviomagus*. In deze werkput komen ook paalsporen van een (bij)gebouw voor, mogelijk daterend uit de late prehistorie. In de werkput ter hoogte van de bestaande de fietsenstalling (werkput 11) zijn eveneens enkele paalsporen uit de late prehistorie of Romeinse tijd vastgelegd. In de meest westelijke proefsleuf (werkput 2) is een greppel gevonden die mogelijk uit de Romeinse tijd stamt. In het zuidelijke deel van het plangebied zijn behalve een loopgraaf en

¹ Kooten, M. van, 2020. Evaluatie- en selectierapport Nijmegen – Stationsgebied West, UWV gebouw en omgeving Gemeente Nijmegen. Inventariserend Veldonderzoek, proefsleuven (IVO-P), Bureau Archeologie en Bodemkwaliteit, gemeente Nijmegen.

schuttersput uit de Tweede Wereldoorlog in werkput 6 geen archeologisch relevante grondsporen aangetroffen. De proefsleuf in de zuidelijke zone van de fietsenstalling is komen te vervallen in verband met een dikke betonlaag. Hier zal het onderzoek na het verwijderen van de betonlaag nog moeten worden uitgevoerd.

De bodemopbouw bestond vrijwel overal uit een subrecente opgebrachte laag met hieronder een donkerbruingrijze akkerlaag uit de (late middeleeuwen en) nieuwe tijd, variërend in dikte van 10 tot 50 cm met relatief veel vondstmateriaal zoals aardewerk en metalen objecten. Lokaal kwam hieronder een oudere bruine akkerlaag tevoorschijn (10-30 cm). Onder de akkerlagen bevond zich een mollenlaag en vervolgens de C-horizont. In de proefsleuven zijn relatief veel verstoringen aangetroffen, veelal veroorzaakt door kabels en leidingen (die niet op de KLIC-melding stonden).



Figuur 3-4: Proefsleuvenonderzoek PHS Nijmegen, evaluatierapport (Van Kooten, 2020).

Werkput 11 ligt binnen het projectgebied. In deze put zijn archeologische grondsporen aangetroffen, die wijzen op gebruik in de late prehistorie en/of Romeinse tijd. Over de aard en datering van deze sporen kan nog geen uitspraak worden gedaan.

3.1.4 Autonome ontwikkeling

Voor archeologie is met name de westelijke entree en de inrichting van dit gebied relevant. De bestaande fietsenstalling wordt vervangen voor een overdekte en bewaakte fietsenstalling. De nieuwe fietsenstalling valt buiten de scope van het projectgebied. De bestaande bebouwing en de directe omgeving ten westen van het station maken deel uit van een afzonderlijke ontwikkeling. De archeologische vindplaats loopt door buiten het projectgebied.

3.2 Effectbeoordeling

In Tabel 3-2: Beoordeling effecten aspect Archeologie zijn de effecten van de voorgenomen activiteit voor het aspect Archeologie weergegeven ten opzichte van de referentiesituatie. Onder de tabel wordt de effectbeoordeling per beoordelingscriterium verder toegelicht.

Tabel 3-2: Beoordeling effecten aspect Archeologie

Criteria	Beoordeling
Aantasting gebieden met archeologische verwachtingswaarde	-
Aantasting gebieden met een bekende archeologische waarde	--

De bodemingrepen als gevolg van het verwijderen van bestaand spoor, het aanbrengen van nieuw spoor, het aanleggen van een nieuw perron en het aanpassen van bestaande perrons, worden uitgevoerd in het bestaande opgehoogde zandlichaam. Alleen het verlengen en met name verdiepen van de tunnel onder het spoor en de westelijke entree vinden plaats buiten dit zandlichaam en zijn relevant, omdat er bodemingrepen plaatsvinden die kunnen leiden tot het verstoren van archeologische waarden.

Aantasting gebieden met archeologische verwachtingswaarde

De zone ten westen van het spooreplacement, waar de perrontunnel en ontsluiting gepland is valt in beleidscategorie Waarde 2. De zone is niet tot matig opgehoogd waardoor archeologische resten dicht aan het oppervlak liggen. Voor dit gebied geldt een hoge archeologische verwachting (zoals de aanwezigheid van Romeinse weg bijhorende bij de Romeinse stad *Ulpia Noviomagus*, maar ook andere resten) en scoort de ontwikkeling zeer negatief.

De maatregelen ter plaatse van het spooreplacement/ de ophoging vormen geen risico voor het behoud van archeologische resten zolang deze niet dieper reiken dan 5 meter -Mv. Ten behoeve van de te verwijderen sporen wordt niet dieper dan 1 m -Mv gegraven. In dit deel scoort de ontwikkeling neutraal. De totale effectscore komt daarmee uit op negatief.

Aantasting gebieden met een bekende archeologische waarde

Binnen het plangebied liggen delen van twee AMK-terreinen: *een terrein van archeologische waarde betreffende de stadskern van Nijmegen (12653)* en *een terrein van hoge archeologische waarde betreffende het kampement uit de Romeinse tijd met een grafveld (967)*.

De bevindingen van het proefsleuvenonderzoek bevestigen de kans op het aantreffen van archeologische resten ten westen van het spooreplacement. Hier raken de geplande ingrepen aan archeologische relevante lagen in de ondergrond. Het overige terrein met bekende archeologische waarde is opgehoogd waardoor resten minder dicht aan het oppervlak liggen en het risico op verstoring minimaal is. De totale effectscore komt daarmee uit op zeer negatief.

3.3 Compenserende en mitigerende maatregelen

3.3.1 Compenserende maatregelen

Compenserende maatregelen, in de zin van het creëren of elders aanbrengen van archeologische waarden (zowel grondsporen als artefacten), zijn niet mogelijk.

3.3.2 Mitigerende maatregelen

Mitigerende maatregelen kunnen volgen uit wetgeving, beleid of als wens vanuit de omgeving. Ze kunnen toegepast worden wanneer negatieve effecten optreden. In dit project zijn mogelijkheden voor mitigatie aanwezig. Archeologische waarden kunnen worden beschermd door de bodem waarin deze waarden zich bevinden onaangetast te laten (behoud in situ). Verstoring van eventuele aanwezige archeologische waarden door bodemverstorende ingrepen kan worden voorkomen door middel van planaanpassing. Wanneer planaanpassing voor de vergunningverlening kan worden toegepast, worden effecten voorkomen.

Op basis van het proefsleuvenonderzoek is vastgesteld dat er archeologische resten in de ondergrond aanwezig zijn, waarvan de behoudenswaardigheid is vastgesteld. Op basis daarvan zal de gemeente Nijmegen als bevoegd gezag een selectiebesluit nemen. Indien planaanpassing en behoud van behoudenswaardige archeologische resten in de bodem niet mogelijk is, worden de archeologische resten ex situ behouden door middel van opgraven.

Volgens het verdrag van Malta, artikel 9, is voor behoud en bescherming van archeologie een breed maatschappelijk draagvlak nodig. Het doel van de maatregelen is het zeker stellen van de informatie die de archeologische resten kunnen leveren, het behouden van archeologische vondsten en het toegankelijk maken van de resultaten voor zowel wetenschappers als overige geïnteresseerden.

3.4 Effectbeoordeling inclusief maatregelen

Zoals volgt uit 3.1, 3.2 en 3.3 zijn mitigerende en compenserende maatregelen niet aan de orde. De effectbeoordeling blijft om die reden hetzelfde.

Tabel 3-3: Beoordeling effecten aspect Archeologie, inclusief mitigerende maatregelen

Criteria	Beoordeling
Aantasting gebieden met archeologische verwachtingswaarde	-
Aantasting gebieden met een bekende archeologische waarde	---

3.5 Leemten in kennis, onzekerheden en monitoring

Voor dit rapport is gebruik gemaakt van het eerder uitgevoerde bureauonderzoek archeologie. Een inherent probleem voor archeologie is dat het gedeeltelijk gebaseerd wordt op beperkte informatie en aannamen. Er wordt daarom in de archeologische onderzoeken vaak gesproken over verwachtingen.

Na het bureauonderzoek is een proefsleuvenonderzoek uitgevoerd. Op basis van de resultaten kan worden vastgesteld dat er archeologische resten in het plangebied aanwezig zijn. Het gaat om behoudenswaardige resten. Er dient dan ook te worden gestreefd naar behoud. Als dat niet mogelijk is, dan dient vervolgonderzoek in de vorm van een opgraving plaats te vinden.

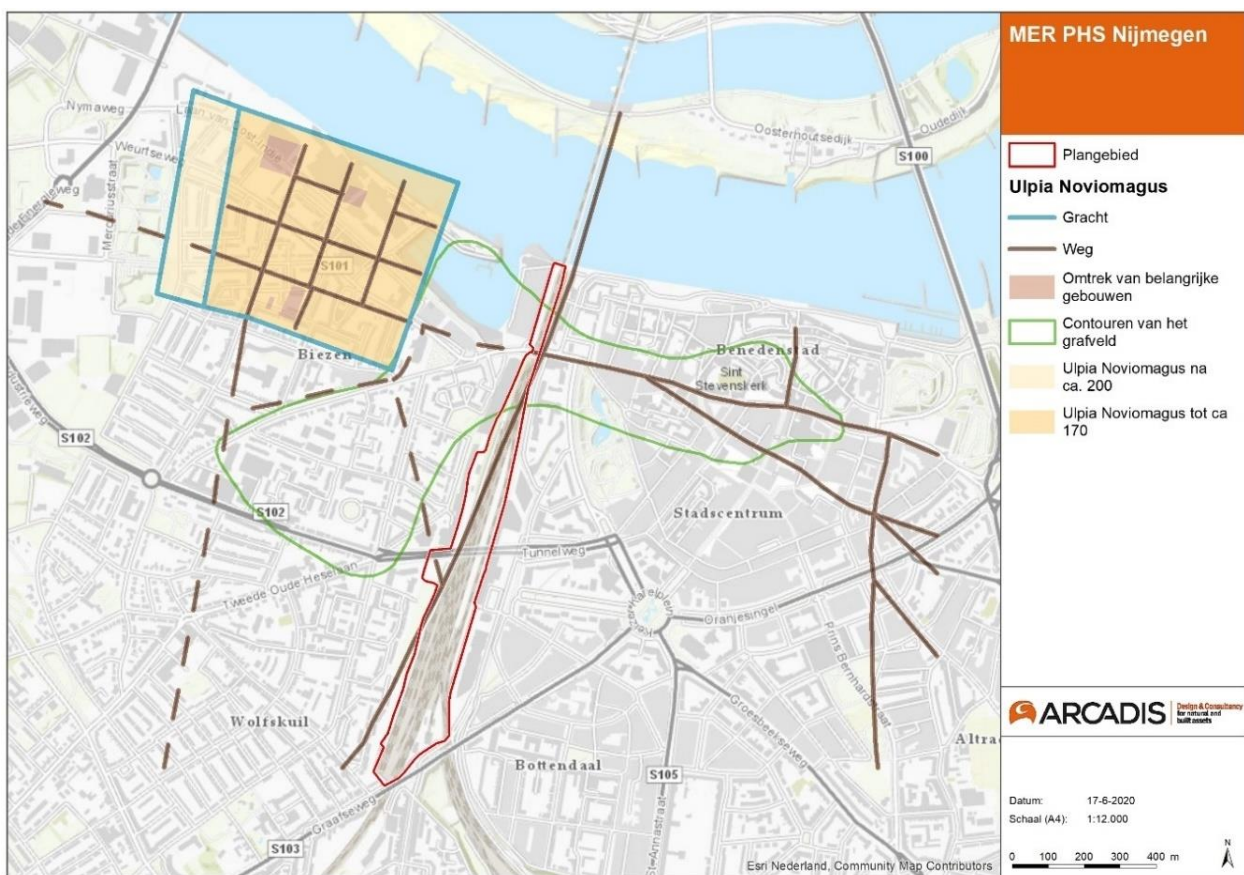
4 CULTUURHISTORIE EN STEDENBOUW

In dit hoofdstuk zijn de effecten van de voorgenomen activiteit voor het thema cultuurhistorie en stedenbouw beschreven. De eerste paragraaf omvat een beknopte analyse en inventarisatie van de cultuurhistorische en stedenbouwkundige waarden in het plangebied. Vervolgens wordt ingegaan op de visueel-ruimtelijke kenmerken van het visueel-ruimtelijk karakter van het gebied langs het spoor en kansen voor stedelijke ontwikkeling. Daarna volgen de effectbeoordeling en compenserende maatregelen om de effecten te verzachten. Het hoofdstuk sluit af met eventuele leemten in kennis en onzekerheden.

4.1 De referentie: huidige situatie en autonome ontwikkeling

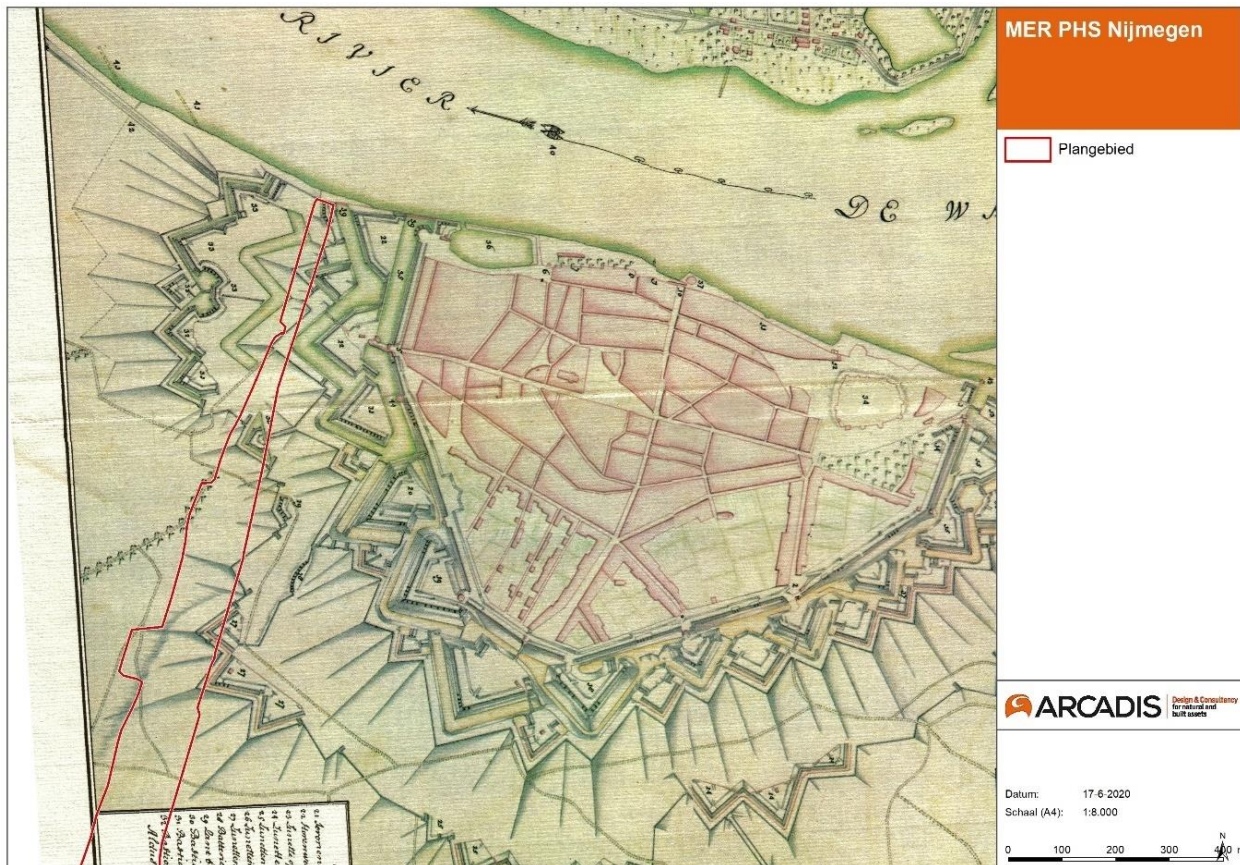
4.1.1 Historische achtergrond

In de Romeinse tijd liep dwars door het plangebied de weg van Nijmegen-Oost naar de zuidelijke poort van de stad *Ulpia Noviomagus*. Deze stad, gelegen in het huidige Waterkwartier buiten het plangebied is vanaf 70 na Chr. de belangrijkste stad in de regio. Begravingen vonden plaats buiten de stad (Figuur 4-1).

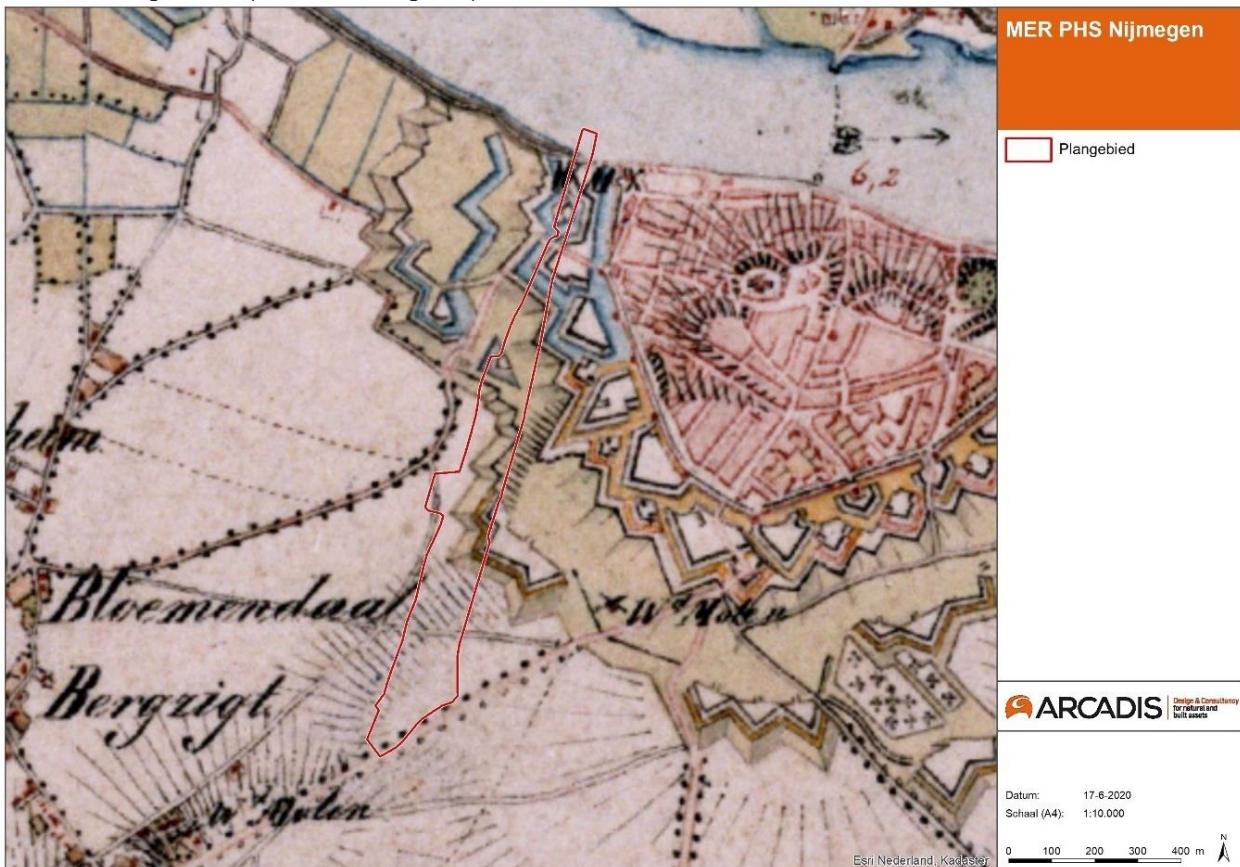


Figuur 4-1: Indicatieve ligging van *Ulpia Noviomagus* geprojecteerd op de topografische kaart (bron: Oosterbaan, 2016)

Sinds circa 1250 zijn rond Nijmegen in verschillende fases stadsmuren, grachten en verdedigingswerken aangelegd. In het noorden van het plangebied werd in 1528 het bastion Havenbolwerk aangelegd. In de 18^{de} eeuw werden de vestingwerken door Menno van Coehoorn gemoderniseerd en uitgebreid met een reeks lunetten. Een van die lunetten, genaamd Bottendaal, werd aangelegd in de omgeving van het huidige station. Op de kaart van 1748 is te zien waar het plangebied de vestingwerken van Nijmegen doorkruist (Figuur 4-2). In 1820-1824 zijn opnieuw vestingwerken aangelegd (Figuur 4-3) rondom de stad (Habracken, 2013; Zee, 2011).



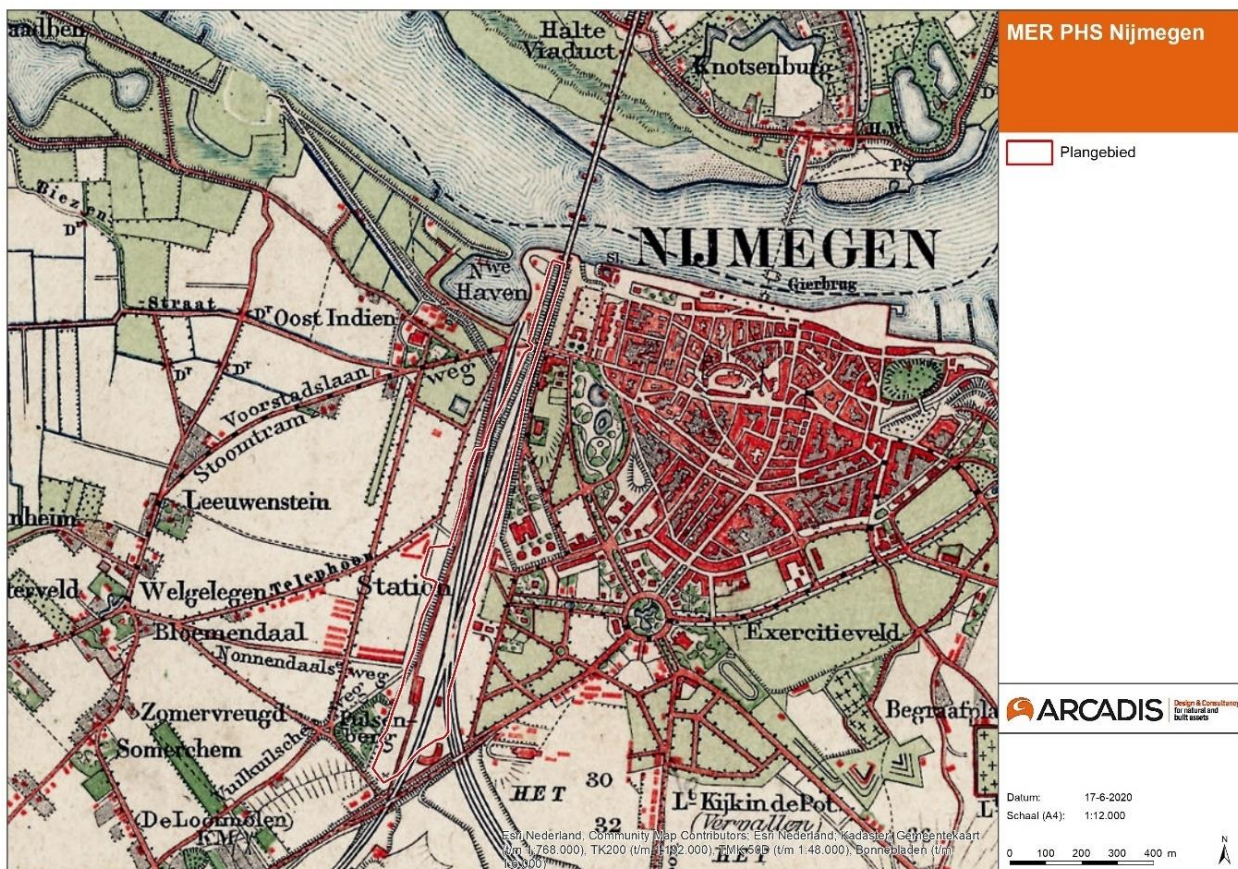
Figuur 4-2: Indicatie van de ligging van het plangebied op het plan der fortificatiën van Nijmegen, Atlas der Frontieren, D.W.C. Hattinga, 1748 (bron: noviomagus.nl).



Figuur 4-3 Historische kaart van 1850.

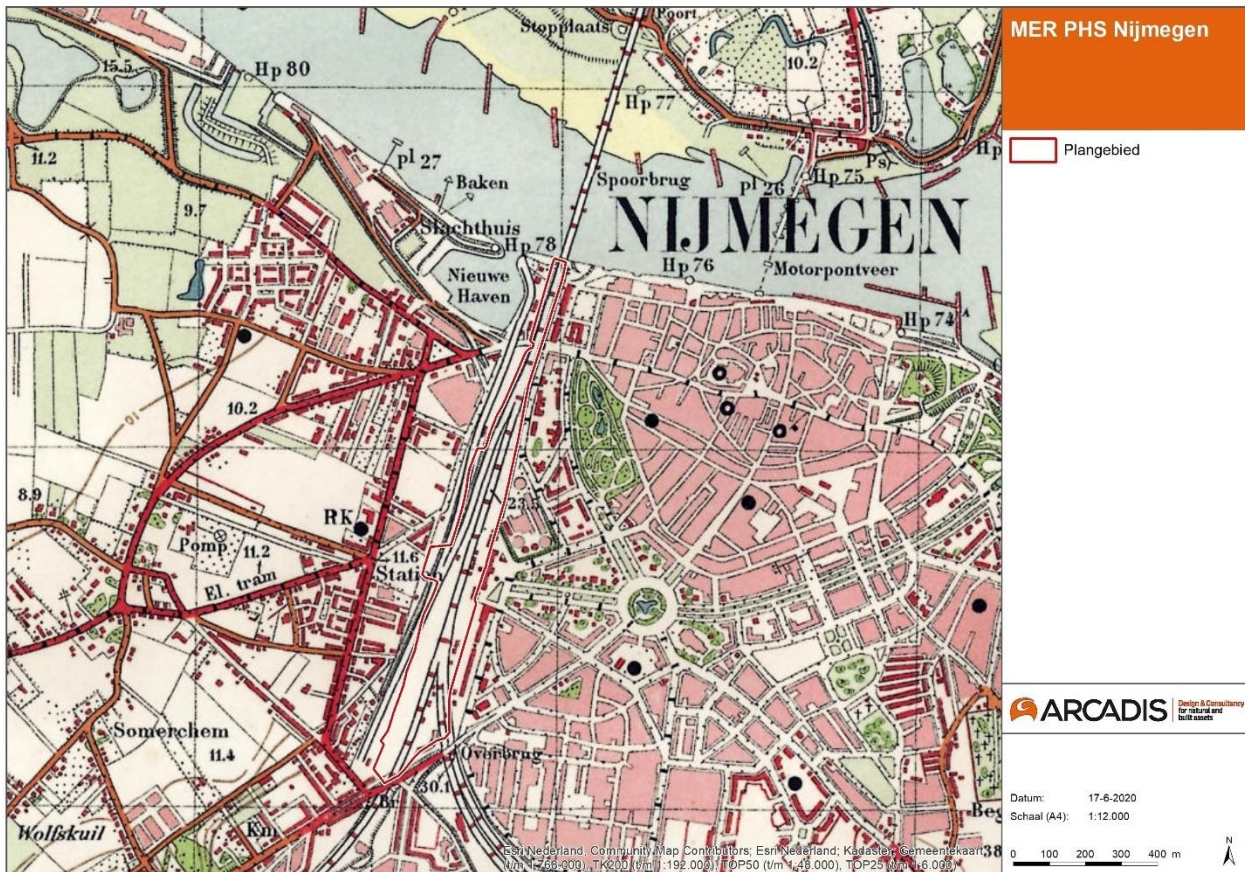
In 1874 is definitief besloten tot de ontmanteling van de vestingwerken van Nijmegen. Hierna konden de lege schootsvelden buiten de stad worden bebouwd. De stad maakte een transformatie door: de vestingwerken werden geslecht, bebouwing breidde zich uit naar buiten de voormalige vestingmuren en nieuwe infrastructuur werd aangelegd. In de gebieden rond de oude stad die vrijkwamen door de ontmanteling van de vestingwerken werden nieuwe parkachtige woonwijken voor welgestelde burgers gebouwd (Kooten, 2019). Ten westen van de stad werd in 1879 de spoorlijn tussen Arnhem en Nijmegen geopend. Daarvoor werd een nieuwe spoorbrug gebouwd en een hoge spoordijk aangelegd. Binnen het plangebied stonden langs het spoor enkele gebouwen, waaronder een gasfabriek die tot 1944 in gebruik is geweest (zie *Figuur 4-4* en *Figuur 4-5*).

In de 20e eeuw is het spoor en de bebouwing ten westen van het spoor verder uitgebreid (Habraken, 2013; noviomagus.nl).



Figuur 4-4: Historische kaart van 1900.

Het stationsgebouw van Nijmegen werd ontworpen door architect H.C. Peters. Hij kreeg daarvoor opdracht in 1890. In de Tweede Wereldoorlog, op 22 februari 1944 werd Nijmegen per vergissing door de geallieerden gebombardeerd. Van het station bleven een aantal gevels en gebouwdelen overeind. Vanaf 1954 werkte de architect Sybold van Ravesteyn aan het renovatieproject van het station. Hij ontwierp een langgerekte gevel van 180 meter lang. In 1965 werd een tunnel onder het station gerealiseerd. Hierdoor transformeerde de stationsomgeving naar een verkeersknooppunt met verschillende verkeersstromen (Steenhuismeurs, 2012). In datzelfde jaar ontwierp van Ravesteyn een nieuw districts bureau voor de NS en een stationspostkantoor aan de noordzijde van het station. Dit postkantoor kwam op de plaats van de voormalige gasfabriek te staan en werd in 2009 vervangen door het nieuwe poppodium Doornroosje (Kooten, 2019).



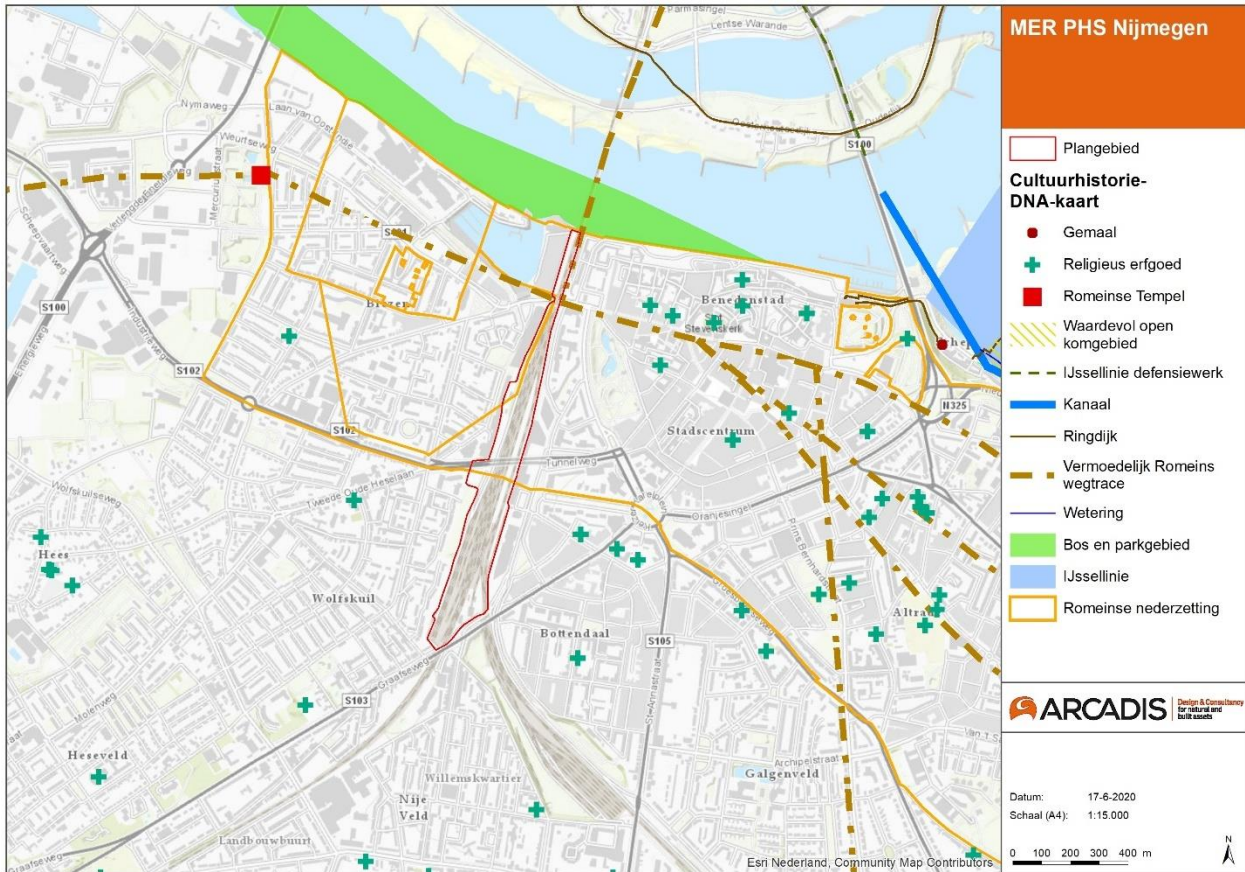
Figuur 4-5: Historische kaart van 1950.

4.1.2 Romeins Nijmegen

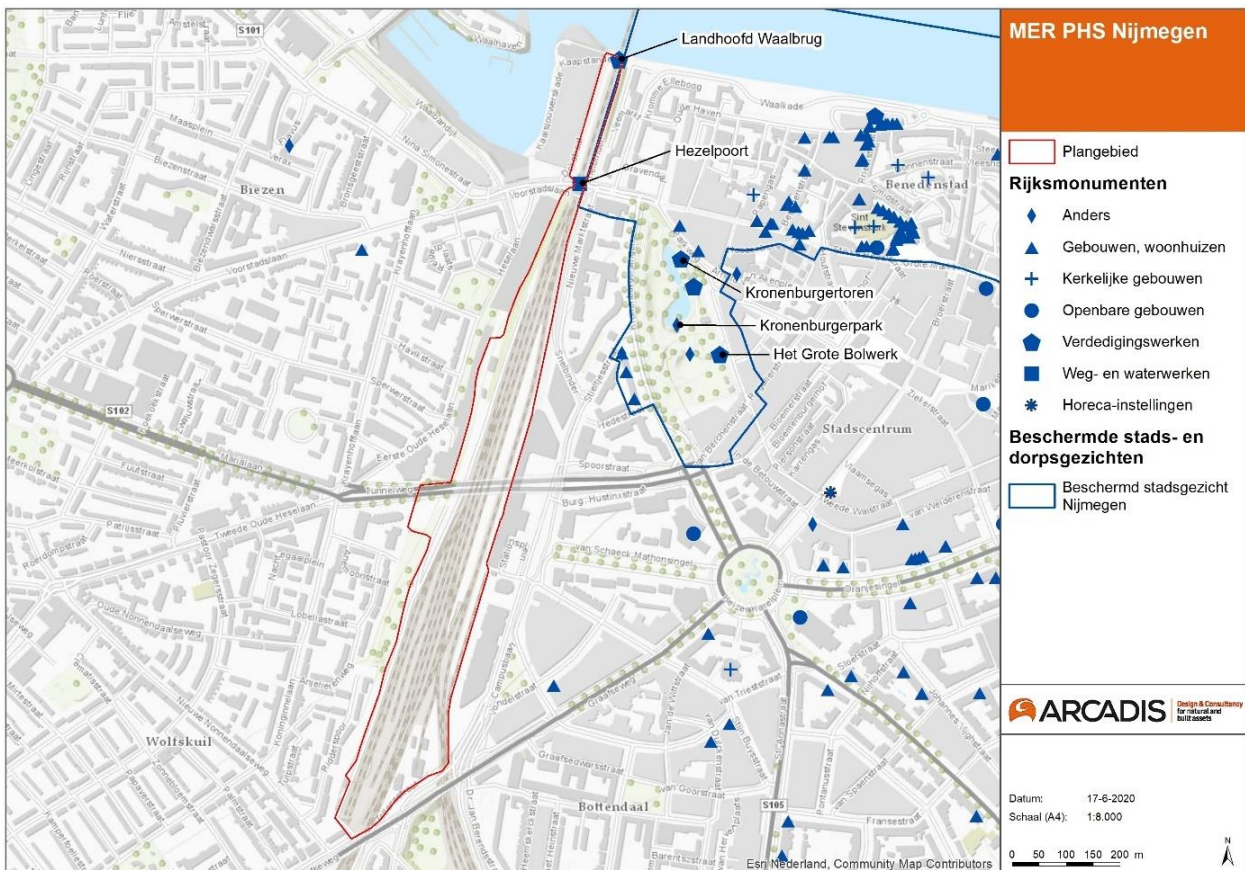
Volgens de cultuurhistorie-DNA kaart van de provincie Gelderland bevindt het plangebied zich in het Belvoirgebied 'de Wal van Nijmegen' (Figuur 4-5). De cultuurhistorische identiteitsdrager 'strategische ligging' is van toepassing op de omgeving van het plangebied. DNA-elementen bestaan binnen dit gebied bijvoorbeeld uit archeologische resten van de vestingwerken en de Romeinse nederzetting.

Een groot deel van het plangebied bevindt zich op de cultuurhistorie-DNA kaart binnen de zone Romeinse nederzetting (Figuur 4-6). Het strategisch belang van de omgeving van Nijmegen gaat terug naar de Romeinse Tijd en dit belang heeft de ontwikkeling van de stad tot in hoge mate beïnvloed. Het plangebied wordt doorkruist door een Romeins wegtracé. Deze weg loopt dwars door het noorden van het plangebied en loopt van het oosten van het huidige Nijmegen naar de zuidelijke poort van de voormalige Romeinse stad *Ulpia Noviomagus*.

Op de kaart 'indicatieve ligging van *Ulpia Noviomagus*' (Figuur 4-1), van Oosterbaan is te zien dat het plangebied ook door een in noord-zuidelijke richting gelegen Romeins wegtracé wordt doorkruist (Oosterbaan, 2016). Daarnaast wordt op deze kaart de indicatieve ligging van een Romeins grafveld weergegeven. Dit grafveld doorkruist het noorden van het plangebied.



Figuur 4-6: Het plangebied op de cultuurhistorie-DNA kaart van de provincie Gelderland (Provincie Gelderland, 2020).



Figuur 4-7: Rijksmonumenten en beschermde dorpsgezichten in en om het plangebied.

4.1.3 Rijksmonumenten en beschermd stadsgezicht Nijmegen

In het plangebied zijn verschillende Rijksmonumenten aanwezig en de Benedenstad van Nijmegen is sinds 1975 aangewezen als van rijkswege beschermd stadsgezicht. Hieronder worden de Rijksmonumenten en het beschermd stadsgezicht van Nijmegen nader toegelicht.

Landhoofd Waalbrug (Monumentnummer: 333577)

Het zuidelijke landhoofd bij de Nijmeegse spoorbrug werd door Pierre Cuypers ontworpen. Het zijn twee middeleeuws ogende torens uit 1876 naast de spoorbrug die Nijmegen met het stadsdeel Lent verbindt (Figuur 4-7). Het landhoofd is een militair verdedigingswerk bestaande uit twee onderling verbonden, gespiegelde bouwlichamen op een rechthoekige plattegrond. Gedurende de Tweede Wereldoorlog kreeg het landhoofd een militaire functie, daarbij werd de bovenste verdieping door Duitse militairen afgebroken. Het bouwwerk werd in 2014 gerenoveerd waarbij ook de bovenste verdieping weer werd opgebouwd.

Het landhoofd is van belang vanuit het oogpunt van architectuurgeschiedenis. Daarnaast is het een van de laatst overgebleven landhoofden van Nederland. Ook vanuit het oogpunt van de geschiedenis van de Nederlandse Spoorwegen is het een interessant monument.



Figuur 4-8: Landhoofd Waalbrug (Monumentnummer 333577)

De Nieuwe Hezelpoort (Monumentnummer 523064)

Het rijksmonument de Nieuwe Hezelpoort is gebouwd in 1876 – 1879 en betreft een spoorwegviaduct (Figuur 4-9). Het viaduct vormt een verbinding tussen de negentiende-eeuwse uitleg van de stad en het buitengebied met de Nieuwe Haven en latere arbeiderswijken zoals de Biezen en het Waterkwartier. De brug is vernoemd naar de in 1876 gesloopte stadspoort en is ontworpen in eclectische stijl die verwijst naar de architectuur van middeleeuwse stadspoorten.

Vanuit architectuurhistorisch belang is de Hezelpoort van belang als goed en gaaf voorbeeld van een spoorwegviaduct uit het laatste kwart van de 19^{de} eeuw. Daarnaast heeft het viaduct esthetische kwaliteiten. Stedenbouwkundig heeft het viaduct waarde vanwege de plaats op de spoordijk Arnhem-Nijmegen. Het

viaduct vormt een doorgang tussen de 19^{de} -eeuwse stad en het buitengebied. Daarnaast is het een beeldbepalend element aan het Joris Ivensplein. De brug is ook van cultuurhistorische waarde en vormt onderdeel van de typologische ontwikkeling van spoorbruggen.



Figuur 4-9: De Nieuwe Hezelpoort (Monumentnummer 523064)

Het beschermd stadsgezicht Nijmegen

Binnen de stad Nijmegen zijn twee delen aangewezen als beschermd stadsgezicht. De Negentiende-eeuwse schil net rondom het stadscentrum is beschermd vanwege de zogenaamde stadsuitleg uit het eind van de 19^e eeuw die bestaat uit grote villa's en herenhuizen langs brede singels met veel groen. Het belangrijkste motief voor de bescherming van deze zone vormt de cultuurhistorische waarde van de nederzettingsstructuur en de unieke ligging op zeven heuvels. De stad Nijmegen ontstaat in de Middeleeuwen amfiteatersgewijs tegen de zuidelijke oever van de Waal ten oosten van het plangebied. De nederzettingsgeschiedenis van Nijmegen gaat terug naar de Romeinse tijd. Ook de Benedenstad gelegen tussen de Waal en het stadscentrum aan de oostkant van de spoorlijn Nijmegen-Arnhem is aangewezen als beschermd stadsgezicht. Essentieel hierbij zijn de rooilijnen, bebouwingshoogten, nokrichting en goothoogten. In het gebied bevinden zich rijksmonumenten, gemeentelijke monumenten en beeldbepalende panden. Een deel van de oostelijke grens van het plangebied valt samen met de begrenzing van dit beschermd stadsgezicht (Figuur 4-9).

4.1.4 Station Nijmegen

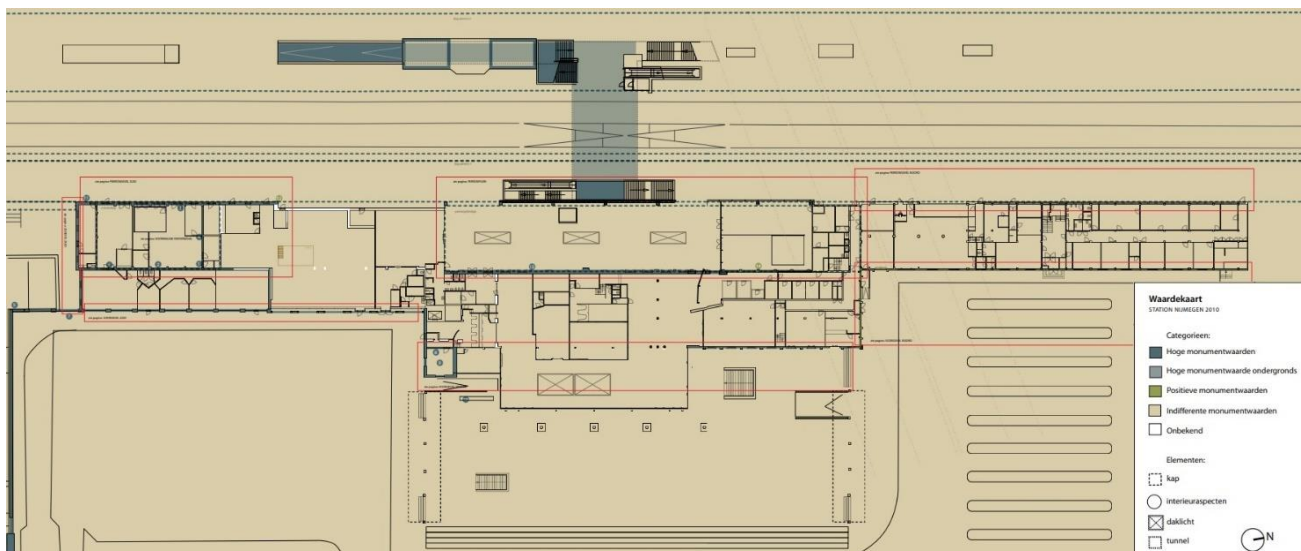
ProRail en NS Stations hebben als gezamenlijk eigenaar van de stations in Nederland onderzoek laten uitvoeren naar de cultuurhistorische waarde van voor- en naoorlogse stations. Het onderzoek is uitgevoerd door Bureau Spoorbouwmeester. Station Nijmegen behoort tot De Collectie, dit zijn de vijftig stations met de hoogste cultuurhistorische waarde. NS Stations en ProRail hebben de verantwoorde omgang met deze waardevolle stations als thema aangemerkt. Voor een gedetailleerde beschrijving van de cultuurhistorische analyse van het station wordt verwezen naar het rapport 'Cultuurhistorisch onderzoek en waardestelling, Station Nijmegen' (SteenhuisMeurs, 2012). De monumentwaarde van de verschillende stationselementen worden weergegeven in Figuur 4-10.

Hoge monumentenwaarde

Hoge monumentwaarden komen uit de bouwtijd van het station (1882, Peters) of uit de renovatieperiode (1953, Van Ravesteyn). Ze zijn essentieel voor de herkenbaarheid van het station en hebben hoge monumentwaarde (SteenhuisMeurs, 2012). Een hoge monumentenwaarde houdt in dat behoud voorop staat en dat aanpassingen alleen verantwoord zijn als de bestaande monumentale waarde hiermee worden versterkt. Binnen het plangebied betreft het:

- de perronkappen en draagconstructies (Peters);
- de wachtkamers op perron 2 uit de bouwperiode Peters;
- de locatie van de voetgangerstunnel uit de bouwperiode Peters.

De perronkappen, draagconstructies, wachtkamers en de locatie van de voetgangerstunnel komen uit de bouwperiode van architect H.C. Peters uit 1894. Hij ontwierp het station Nijmegen in de Hollandse Renaissancestijl. In de Tweede Wereldoorlog, op 22 februari 1944 werd Nijmegen per vergissing door de geallieerden gebombardeerd. Van het station bleven een aantal gevels en de perronkapconstructies en de perrongebouwtjes over naast gedeelten van de linker- en rechtervleugel van het station. De perrons met kappen en wachtkamers en de locatie van de voetgangerstunnel verwijzen naar het oorspronkelijke gebruik daarvan. Het functioneren van het huidige station is nog op grote lijnen gebaseerd op 19^{de} -eeuwse principes (SteenhuisMeurs, 2012).



Figuur 4-10: Monumentenwaarde station Nijmegen.

Perronkappen

Het eerste perron van station Nijmegen is zeer breed. Dit perronplein wordt overdekt door een in vergelijking met de andere overkappingen verhoogd perronkap. Op het eerste perron staan de spanten van de gietijzeren perronkap op natuurstenen console in de vorm van een leeuw tegen de gevel van het stationsgebouw (SteenhuisMeurs, 2012). De draagconstructies van de overige perronkappen bestaan volledig uit gietijzer. Alle kappen zijn voorzien van een overstek aan de spoorzijde om reizigers droog te houden (SteenhuisMeurs, 2012).

De locatie van de voetgangerstunnel

Vanaf het perronplein kunnen reizigers via een voetgangerstunnel het tweede perron bereiken. In 2002 is de oude bagagetunnel, ook ontworpen door Peters, samengevoegd met de voetgangerstunnel, tot één brede reizigerstunnel. De voetgangerstunnel is aangepast naar de locatie, functie en het gebruik van de tunnel is nog hetzelfde (SteenhuisMeurs, 2012).

Wachtkamers

Op het tweede perron werden in de bouwperiode van Peters aan de linker als aan de rechterzijde kleine bakstenen huisjes gebouwd waarin de wachtkamers voor de eerste, tweede en derde klasse zich bevonden (SteenhuisMeurs, 2012). De wachtkamers hebben een hoge monumentwaarde. Dit betekent dat behoud van deze onderdelen voorop staat en aanpassingen alleen te verantwoorden zijn wanneer deze de bestaande monumentale waarde versterken.



Figuur 4-11: Huidige toegang naar perronplein onder de monumentale wachtruime



Figuur 4-12: Monumentale wachtruime op perron vier van station Nijmegen Vier

4.2 Stedenbouwkundige waarden

In Nijmegen komen rondom het stationsgebied samenhangende ruimtelijke eenheden (buurten, wijken of kleine ensembles) voor met een eigen karakteristiek en beeldkenmerk. In de volgende sub-paragrafen hieronder worden van noord naar zuid de verschillende deelgebieden beschreven die zich rondom het stationsgebied bevinden:

Handelskade

De Handelskade maakt onderdeel uit van het Waalfront, een gebied dat zich bevindt op de overgang van de stuwwal naar de rivier. Het gebied ligt ten westen van het centrum van Nijmegen. Het oude industriegebied langs de Waal is recent (2016) herontwikkeld en omgevormd tot een woon- werk en recreatiegebied. Het

gebied bestaat uit verschillende grootschalige bouwblokken (De Lunet, Dock I, Dock II, Dock III en Hezelpoort) parallel langs het spoor met combinaties van wonen en bedrijvigheid. Wonen aan het water staat hier centraal. Tussen het groene spoortalud en aaneengesloten bouwblok bevinden zich de voorkanten van de gebouwen met de entree, ingang van de parkeergarage, fietsparkeren en vuilcontainers. Naast wonen is er ruimte voor maatschappelijke voorzieningen, detailhandel, dienstverlening, kantoren en horeca op de begane grondlaag.



Figuur 4-13: Dokstraat met Dock I, Dock II en Dock III onderdeel van de Handelskade parallel aan het spoor

Benedenstad

Langs de Waal aan de oostzijde van het spoor ligt de binnenstad van Nijmegen. In de jaren '70 is de Benedenstad gesaneerd en bestemd tot woongebied. Het gebied heeft vervolgens een beschermd status als Rijksbeschermd stadsgezicht gekregen vanwege het oorspronkelijke stratenpatroon en de resterende oorspronkelijke bebouwing. Oude buurten en industrie werden gesloopt en in de binnenstad verrees sociale woningbouw binnen het bestaande stratenpatroon. Ten oosten van het spoor ligt een stadsvernieuwingsgebied met gesloten bouwblokken uit de jaren tachtig (1987) met sociale huurwoningen en parkeerplaatsen op eigen terrein. In tegenstelling tot de bebouwing aan de westzijde van het spoor is deze bebouwing grof van vorm. In een groot deel van de Benedenstad is bij de nieuwbouw rekening gehouden met de kenmerkende historische stedenbouwkundige structuur, maar voor de bebouwing langs het spoor kan dat niet worden gezegd. Aandachtspunt bij deze stadsvernieuwing is de aansluiting op de omgeving en de uitstraling op de begane grondverdieping.



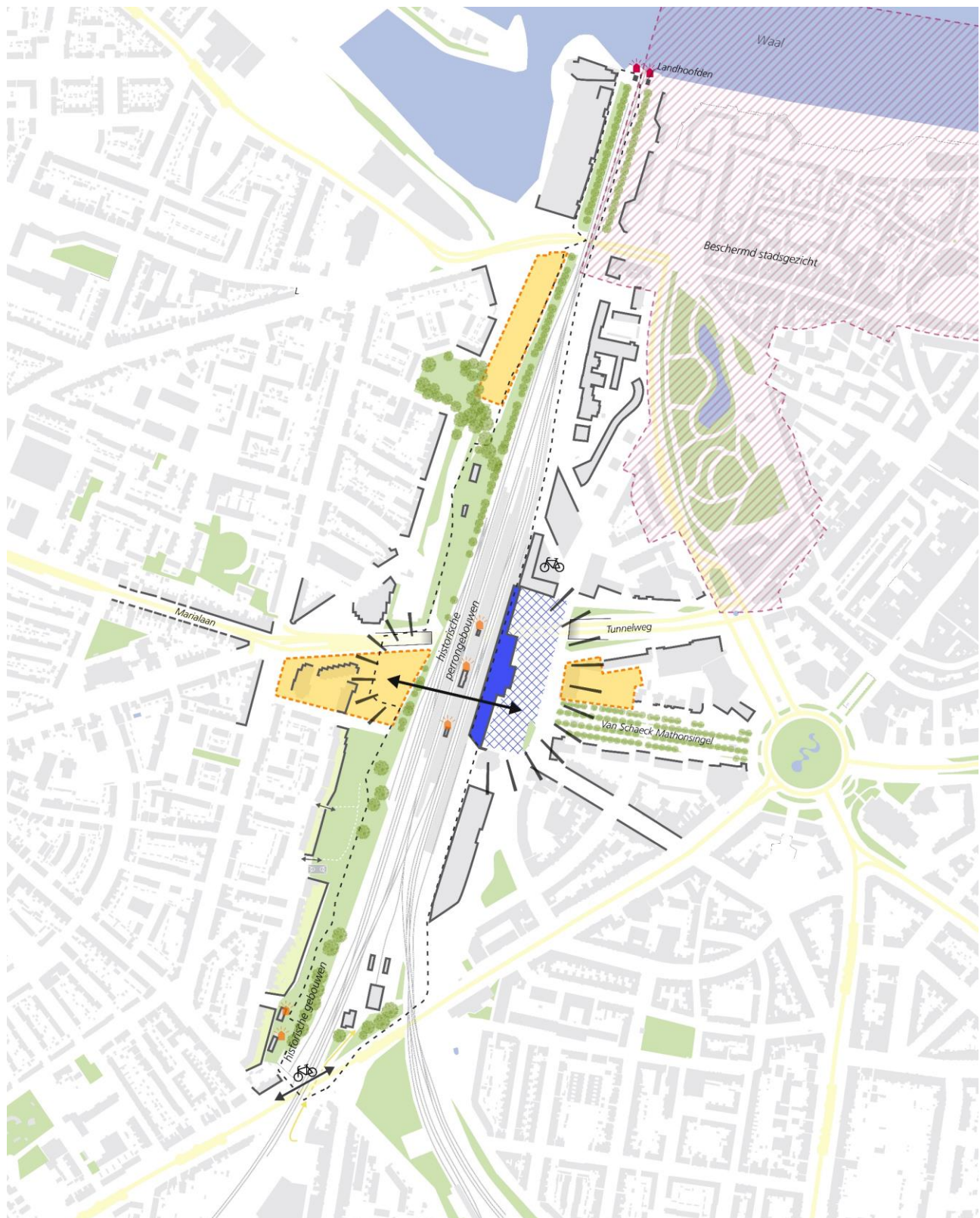
Figuur 4-14: Parkeren achterkanten woningen aan de Veemarkt in de Benedenstad

Stationsomgeving

Aan de oostzijde van het spoor ligt, ten zuiden van de Nieuwe Hezelpoort een gebied met voorzieningen en wonen. Het gebied ligt buiten de begrenzing van het Rijksbeschermd stadsgezicht Benedenstad en ingeklemd tussen de Nieuwe Hezelpoort en de Tunnelweg, beide aangewezen als beeldbepalende openbare ruimte. De gebouwen bestaan grotendeels uit laat negentiende-eeuwse bebouwing (1884) waaronder de voormalig School voor Ambachtsonderwijs aan de Nieuwe Marktstraat (sinds 1999 is hier het Stedelijk Gymnasium gevestigd). De zone tussen het spoortalud en de bebouwing bestaat uit parkeerplaatsen. Het nieuwe politiebureau, het stationsgebouw en het nieuwe gebouw van poppodium Doornroosje vormen beeldbepalende gebouwen in de stationsomgeving. Sinds 2004 ligt parallel langs het spoor tussen het stationsgebied en de Waalbrug de fietsbrug *De Snelbinder* (zie visueel-ruimtelijk karakter).



Figuur 4-15: Nieuwe Marktstraat met laat negentiende-eeuwse bebouwing en fietsbrug De Snelbinder



Figuur 4-16: Overzichtskartaat cultuurhistorische- en stedenbouwkundige analyse

Nijmegen Oud West

Het gebied ten westen van het spoor valt grotendeels binnen het stationsgebied en de wijk Nijmegen Oud West. De wijk bestaat uit verschillende deelgebieden, met zowel gemengde bebouwing als stadsvernieuwing en inbreidingslocaties. De bomen langs de Eerste Oude Heselaan behoren tot de hoofdboomstructuur op wijkniveau.

De buurt de Biezen wordt gevormd door de spoordijk, de Voorstadlaan en de Marialaan. De bebouwing langs de Eerste Oude Heselaan is ontstaan vanaf begin 1900. Deze bebouwing ontstond niet planmatig, maar werd door particuliere eigenaren gerealiseerd. Dit resulteerde in architectonisch diverse bouwstijlen. Veel van de woningen dateren uit de dertiger jaren van de vorige eeuw. De karakteristieke bebouwing in combinatie met laanbeplanting zorgt, mede dankzij de ligging aan het groene spooreplacement, voor een aantrekkelijk woonklimaat. Sinds de jaren 1970 beëindigden veel bedrijven hun activiteit of verplaatste deze naar elders. De vrijkomende terreinen werden sindsdien benut voor woningbouw. De ruimtelijke kenmerken van de buurt de Uitwerkingsnota Beeldkwaliteit Deel II samengevat als:

- De ligging van de buurt tussen de oude historische wegen Voorstadlaan, Marialaan en Eerste Oude Heselaan;
- De spoordijk als aantrekkelijke groene rand;
- Gedifferentieerde woningtypologie en herkenbare (architectonische) ensembles;
- Verspreide kleinschalige bedrijfsbebouwing.



Figuur 4-17: Laanbeplanting langs de Eerste Oude Heselaan

Omgeving Koninginnelaan

De stadsvernieuwing/inbreidingslocatie omgeving Koninginnelaan ligt ten zuiden van de Tunnelweg tussen de Nieuwe Nonnendaalseweg, de Tweede Oude Heselaan-Tunnelweg en de spoordijk van het stationemplacement. De Koninginnelaan is een oude landweg met laanbeplanting die in het verleden onderdeel was van een route, die aan de voet van de zich naar het westen strekkende steilrand bevond. De bebouwing aan de Koninginnelaan bestaat uit kleine en in verschillende stijlperiodes gerealiseerde projecten met een gedifferentieerd gebruik. Op de flankerende en onbebouwde delen zijn tussen 1916 en 1940 complexmatige arbeiderswoningen gerealiseerd.

Het complex woningen tussen de Koninginnelaan en het spoor dat werd gebouwd in 1926 (onder de bogen) is in 1980 gesloopt en door nieuwbouw vervangen. Kenmerkend zijn de te onderscheiden samenhangende buurten in een vooroorlogs stratenpatroon. Van het resterende deel van de buurt is de stedenbouwkundige opzet symmetrisch met korte en geknipte toegangswegen. De bebouwing bestaat uit aaneengesloten bouwblokken uit één of twee bouwlagen. Gestapelde bebouwing komt verspreid voor aan de Koninginnelaan en Ridderspoor. De ruimtelijke kenmerken van de omgeving Koninginnelaan worden in de Uitwerkingsnota Beeldkwaliteit Deel II samengevat als:

- Het van noord naar zuid lopende hoogteverschil;

- De laanbeplanting van de Koninginnelaan en de gebogen Pastoor Zegersstraat;
- Het afwijkende profiel van de structuurbepalende lijnen/hoofdstraten;
- De korte woonstraten als dwarsverbindingen tussen de hoofdstraten;
- Nachtegaalplein e.o. Nachtegaalplein e.o. als vooroorlogse buurt met sterke stedenbouwkundige samenhang;
- Klein ensemble rondom het voormalige badhuis aan de Tulpstraat;
- Strokenbouw uit de jaren tachtig;
- Het nagenoeg ontbreken van grotere openbare ruimtes.

Spoorzone en station Nijmegen

De spoorzone van station Nijmegen en het spoor vormen al decennia lang een barrière tussen Nijmegen-West en het centrum. Lange tijd vormde het de overgang van de stad naar het buitengebied. Vanaf het midden van de negentiende eeuw zijn de ruimtelijke gevolgen van de aanleg van het spoorwegennet duidelijk vooral in de grote steden. De sporen hebben grote invloed gehad op de manier waarop de stad zich vervolgens heeft ontwikkeld. De scheiding wordt nog verder versterkt door de grote hoogteverschillen, die bij de aanleg van de spoorlijnen zijn aangebracht. Station Nijmegen is op een spoelzandwaaijer gebouwd (ca 30 m +NAP), het lager gelegen gebied tussen het station en de Waal (ca 11 m +NAP), werd opgehoogd. Lange tijd had het station vanwege de ligging van de stad aan de oostzijde een eenzijdige oriëntatie. In de huidige situatie kent het station nog steeds één entree gericht op de binnenstad. De Nieuwe Hezelpoort en de Tunnelweg vormen de enige twee onderdoorgangen die Nijmegen West en het centrum met elkaar verbinden. Het station bestaat over vier overkapt perrons en een groot aantal sporen die onderdeel uitmaken van het spooreplacement. Op spoor 3/4 staan een aantal historische wachtkamers (zie 4.1.4 Station Nijmegen). De westzijde van de spoorzone wordt gekenmerkt als achterkant met een matige verblijfskwaliteit.



Figuur 4-18: Huidige beeld westzijde spoorzone

4.3 Visueel-ruimtelijk karakter van het gebied langs het spoor

Visuele eigenschappen zijn belangrijk voor de beleving van onze omgeving. Het visueel-ruimtelijk karakter van het gebied langs het spoor in Nijmegen wordt in grote mate bepaald door het spoortalud en de landschappelijke context van de stuwwalflank met opgaande beplanting (bomen en struweel). Het spoor en het spoorwegemplacement is afgeschermd van de omgeving door hoog opgaande hekwerken. In het noordelijk deel van het plangebied (tot aan de Tunnelweg) liggen er langs het groene spoortalud grote open gebieden met zowel openbare als privé parkeerterreinen (in de Benedenstad). Deze open gebieden liggen allemaal parallel aan het spoor in noord-zuid richting en geven lange zichtlijnen langs het spoor richting de Waal. Tussen de Waalbrug en het station loopt aan de oostzijde op het niveau van het spoor een fietspad gelegen op een platform *De Snelbinder*. Vanaf spoorniveau is er afwisselend sprake van een open en meer besloten karakter door de opgaande beplanting van het spoortalud en een wijds uitzicht over de omgeving.



Figuur 4-19: Visueel-ruimtelijk karakter fietsbrug 'De Snelbinder'

Tot aan de Tunnelweg is het spoortalud niet publiek toegankelijk maar zijn de terreinen parallel aan het spoor over het algemeen wel openbaar. Een uitzondering hierop vormt het parkeren voor bewoners van de appartementencomplexen aan de Veemarkt.



Figuur 4-20: Parkeerterrein Stichting Oude Stad (links) en Nieuwe Parkstraat (rechts)

De inrichting van de terreinen naast het spoorwegtalud hebben hier een stenig karakter (parkeerterrein Stichting Oude Stad, P+R Eerste Oude Heselaan en parkeren Nieuwe Parkstraat). Met uitzondering van de gebouwen van de Handelskade bevindt de bebouwing zich op enige afstand van het spoor. Alle bebouwing is in dit deel van het plangebied met de voorkant richting het spoor georiënteerd.

Ten zuiden van de Tunnelweg gaat het spoorweg talud duidelijk over in de stuwwal waarop het station van Nijmegen is gelegen. Hier bestaat de zone tussen de sporen uit een brede groenstrook die deels voor de voetganger toegankelijk is gemaakt. De stuwwal geeft een wijds uitzicht over de omgeving. Kenmerkend is het hoogteverschil tussen de sporen en de bebouwing van Nijmegen Oud West. Het karakter van de bebouwing is in dit deel van het plangebied onderscheidend en bestaat vooral uit eengezinswoningen. De woningen zijn met de achterkant en tuinen naar de stuwwal gericht. Tussen de woonblokken liggen tegen de stuwwal aan liggen verschillende speeltuinen. Hoeveel de stuwwal (deels) publiek toegankelijk is, staan er in en om het gebied langs de achterkanten van de woningen veel hekwerken die het visueel-ruimtelijk karakter bepalen.



Figuur 4-21: Speeltuin tegen de stuwwal en publiek toegankelijk deel van de groene zone langs het spoor



Figuur 4-22: Zicht vanaf de stuwwal en publiek toegankelijk deel van de groene zone langs het spoor

Aan de zuidwestzijde van het plangebied ligt het einde van het spooreplacement. Vanaf de Graafseweg is wijds uitzicht over de sporen richting het stationsgebied en de Waal. Hier staan een aantal karakteristieke historische gebouwen uit 1888 en 1901. Hier is onder andere een *bed and breakfast* gevestigd.



Figuur 4-23: Visueel-ruimtelijk karakter spooreplacement met karakteristieke gebouwen (uit 1888 en 1901)

Het visueel-karakter van dit gebied langs het spoor wordt gekenmerkt door een grote openheid en de aanwezigheid van veel verschillende hekwerken. Het gebied is in de huidige situatie niet openbaar toegankelijk.

4.4 Kansen voor stedelijke ontwikkeling

Nijmegen is een stad die in de toekomst zal blijven groei wat betreft het aantal inwoners, werknemers en bezoekers. De gemeente streeft ernaar deze groei binnen de huidige stad te laten plaatsvinden (Ontwerp Omgevingsvisie 2020-2040). De ruimte die nodig is voor het creëren van extra woningen en banen wordt onder andere gezocht in de stationsomgeving.



Figuur 4-24: Huidige fietsenstalling ter plaatse van de nieuwe westentree

Het spooreplacement en het stationsgebied is door zijn omvang een fysieke barrière in de stad die slechts op een aantal plaatsen doorsneden kan worden o.a. (Hezelpoort, Tunnelweg en Graafseweg) en vormt (historische) barrière tussen het centrum en Nijmegen West. Het creëren van een nieuwe entree van het stationsgebied in Nijmegen West biedt kansen voor het creëren van een aantrekkelijke verblijfsgebied en ruimte voor grootstedelijk programma. Ook de groenstrook langs het spoor biedt kansen om de stuwwal, een unieke landschappelijke structuur die langs het gehele spoor loopt, verder te versterken en te integreren in het stationsgebied. Delen zijn de afgelopen jaren toegankelijk gemaakt. De spoorlijnen vormen als ecologische corridors belangrijke schakels tussen de groengebieden binnen en buiten de stad.

4.5 Autonome ontwikkelingen

In en rondom het stationsgebied en de spoorzone zijn verschillende autonome ontwikkelingen voorzien. Het gaat hierbij vooral om stadsvernieuwing. Er is een grote behoefte aan woningen in Nijmegen. Daartoe is een woondeal gesloten met het rijk. Hieronder volgt een overzicht van de belangrijkste autonome ontwikkelingen voor het aspect Cultuurhistorie en stedenbouw:

Het Nieuwe Metterswane

Het huidige Metterswane werd in 1975 door Stichting Philips Pensioenfonds gerealiseerd. In de gebouwdelen waar het Nieuwe Metterswane komt zat vanaf 1977 het gemeentekantoor. In Het Nieuwe Metterswane komen appartementen, een hotel en winkels. Het gebouw bevindt zich tussen het vernieuwde poppodium Doornroosje en de Nimbustoren.

UWV-locatie

Ter hoogte van de nieuwe westentree van het station wordt de voormalige locatie van het UWV aan de Koninginnelaan en de gemeentelijke locatie Fresiastraat herontwikkeld als onderdeel van 'het Westerkwartier'.

Hezelpoort / Waalpanorama

Aan de westzijde van het spoor wordt de stadsvernieuwing Hezelpoort / Waalpanorama ontwikkeld. Hier komt een gebouw met woningen, commerciële ruimte(n) en een parkeergarage voor openbaar gebruik en verschillende woningen.

4.6 Effectbeoordeling

In Tabel 4-1 zijn de effecten van de voorgenomen activiteit voor het aspect Cultuurhistorie en stedenbouw weergegeven ten opzichte van de referentiesituatie. Onder de tabel wordt de effectbeoordeling per beoordelingscriterium verder toegelicht.

Tabel 4-1: Beoordeling effecten aspect Cultuurhistorie en stedenbouw

Criteria	Beoordeling
Beïnvloeding van historisch geografisch waardevolle elementen en patronen (punten, lijnen, vlakken)	0
Beïnvloeding van objecten en ensembles met (steden)bouwkundige waarden	--
Beïnvloeding van het visueel-ruimtelijk karakter en daarmee van de belevingswaarde van het gebied langs het spoor	+
Kansen voor stedelijke ontwikkeling	++

Beïnvloeding van historisch geografisch waardevolle elementen en patronen

Historisch geografische structuren, waaronder het spoor zelf worden niet wezenlijk beïnvloed door de aanpassingen. Er vinden geen ingrepen plaats die het aspect historische geografie versterken. Aangezien het bestaande spoorgebied niet wordt vergroot is er geen effect bij het realiseren van extra opstelcapaciteit en serviceperrons ten zuidwesten van het station.

Het verlengen van de bestaande perrontunnel om het nieuwe eilandperron te ontsluiten en om een nieuwe westelijke entree van het station te realiseren betekent een betere verbinding van het centrum en het westelijk deel van Nijmegen. Deze verbinding loopt nu via de Tunnelweg. Door de westelijke entree wordt een verbinding, die al in de Romeinse tijd bestaat, versterkt. Aangezien de verbinding nu ook al bestaat, is het effect beperkt. De totaalscore voor dit aspect is neutraal.

Beïnvloeding van objecten en ensembles met (steden)bouwkundige waarden

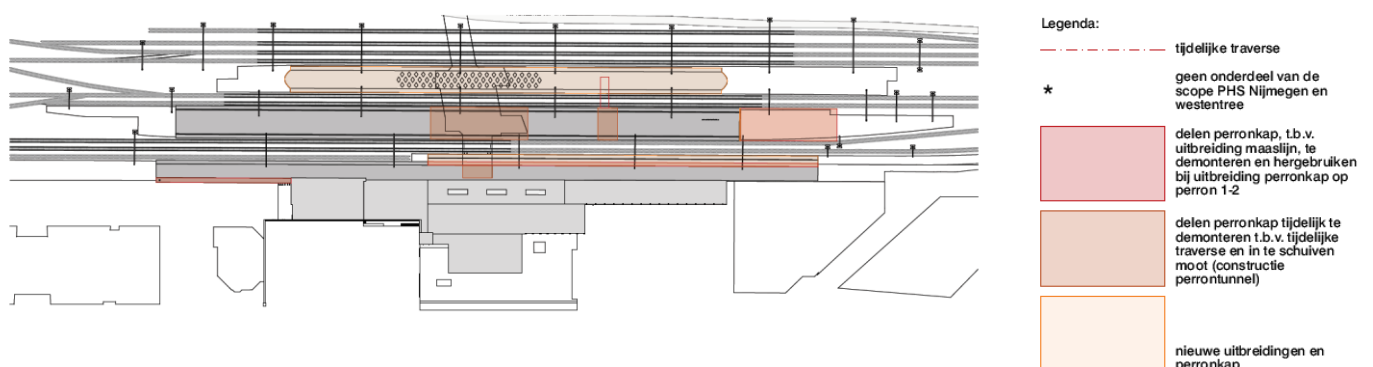
Het Landhoofd bij de Waalbrug, de Hezelpoort en het beschermde stadsgezicht van Nijmegen worden door de aanpassingen niet gewijzigd. Ter hoogte van het station vinden aanpassingen plaats die wel een effect hebben op de stedenbouwkundige waarden.

Het vergroten van de capaciteit van de stijpunten (de trappen en roltrappen waarmee de reizigers vanuit de perrontunnel naar de perrons gaan) betekent een aanpassing van de perrontunnel die als stedenbouwkundige waarden worden aangemerkt. De aanpassingen hebben een neutraal effect, omdat de locatie van de perrontunnel niet wordt gewijzigd.

De verbreding van perron 2 leidt tot een wijziging in de stedenbouwkundige structuur van het station. Er wordt voorzien in de uitbreiding van de bestaande perronkappen (hoge monumentwaarde). Ter hoogte van het stationsgebouw komt een sprong in de breedte van het perron (perronplein) en in de perronkap. Dit betekent een negatief effect op de bestaande symmetrische structuur. Aansluiting op de historische perronkap vereist extra aandacht om de waarde hiervan niet negatief te beïnvloeden.

De bestaande perronkap op perron 3-4 wordt aan de noordzijde over een lengte van ca. 50 meter ingekort. Dit is nodig omdat de sporen tussen de Waalbrug en de perrons aangepast moeten worden zodat treinen daar 80 km/h kunnen rijden. Hiervoor zijn langere wissels en grotere bogen nodig dan in de bestaande situatie. Daarnaast mogen binnenkomende en vertrekkende treinen elkaar hier of elders op het stationsemplement niet te veel hinderen. Op basis van deze eis is er een compact ontwerp gemaakt met langere wissels en grotere bogen. In dit ontwerp is het noordelijke deel van perron 3-4 ingekort en gedeeltelijk versmald aan de zijde van spoor 3. Een deel van de perronkap staat precies op dit te versmallen deel van het perron waardoor er vijf stramienen van de historische kap verwijderd moeten worden.

Het slopen van een deel van de historische perronkap en draagconstructie heeft een zeer negatief effect. Dit komt mede door de aanzienlijke lengte van de ingreep. De perronkappen met zijlichten en luifels (dakoverstekken) hebben een hoge monumentwaarde en vormen samen met de wachtkamers en delen van de gevel herkenbare onderdelen van de bouwfase van Peters. Het inkorten van de perronkappen leidt tot een afname in de afleesbaarheid van deze fase en vormen een aanpassing die niet leidt tot versterking van de cultuurhistorische waarde. In de huidige situatie eindigt de perronkap parallel aan de perronkap op perron 2. Dit verdwijnt met het inkorten van de perronkap.



Figuur 4-25: Dakaanzicht met de locatie van de perronkappen

Het slopen van de historische wachtkamers op het bestaande eilandperron heeft een zeer negatief effect. De hoge monumentwaarde betekent dat gestreefd moet worden naar behoud. Aanpassingen moeten leiden tot versterking van de bestaande waarde. Het slopen van de wachtkamer voldoet hier niet aan. Het verplaatsen (naar een locatie buiten de perrons) is weliswaar gedeeltelijk te beschouwen als behoud, maar heeft wel een negatief effect op de historische betekenis van de wachtkamers. De bouw van twee extra

perronsporen en een nieuw eilandperron in station Nijmegen passen in de stedenbouwkundige structuur en hebben geen effect. De totaalscore voor dit aspect is zeer negatief.

Beïnvloeding van het visueel-ruimtelijk karakter van het gebied langs het spoor

Het verwijderen van de bestaande sporen en wissels ten behoeve van nieuwe sporen en extra opstelcapaciteit (o.a. op het goederenemplacement) vindt plaats binnen de begrenzing van het stationsgebied. Het bestaande gebied dat in gebruik is voor spoor wordt niet vergroot en heeft daarmee geen invloed op het visueel-ruimtelijk karakter van het gebied langs het spoor. Door de realisatie van de nieuwe westelijke entree krijgt het visueel-ruimtelijk karakter van het gebied langs het spoor ter hoogte van de Tunnelweg een andere uitstraling. Het gebiedt vormt nu de achterkant van het stationsgebied maar wordt getransformeerd naar een volwaardig entree. De nieuwe perronkappen vormen een visuele verbinding en trekken het station op een volwaardige manier door naar de westelijke zijde. De huidige fietsenstalling verdwijnt en wordt vervangen door een ondergrondse fietsenstalling en er komt een nieuw voorplein (autonome ontwikkeling). Het rommelige en stenige karakter van het gebied wordt door de voorgenoemde activiteit positief beïnvloed en heeft ook een positief effect op de ruimtelijke verblijfskwaliteit. De beïnvloeding van het visueel-ruimtelijk karakter en daarmee de belevingswaarde van het gebied langs het spoor is positief beoordeeld.



Figuur 4-26: Huidige situatie visueel-ruimtelijk karakter ter hoogte van de nieuwe westentree

Kansen voor stedelijke ontwikkeling

De realisatie van een nieuwe westelijke entree zorgt er niet alleen voor dat het station een tweede volwaardige entree krijgt, maar vormt ook een katalysator voor stedelijke ontwikkeling. Aan de westzijde van het station liggen al plannen voor de realisatie van een voorplein en een congrescentrum in combinatie met woningen, werkplekken en kleinschalige bedrijvigheid. Ook de zone van de huidige P+R en parkeerplaatsen ten westen van het stationsgebied tussen de Tunnelweg en Hezelpoort worden herontwikkeld met een combinatie van openbaar groen, woningen en ondergronds parkeren. Met de veranderingen aan het emplacement, liggen er kansen om de stuwwal en de groene zone langs de sporen te ontwikkelen als aantrekkelijke toegankelijke groene verbindingzone midden in de stad. De kansen voor stedelijke ontwikkeling zijn zeer positief beoordeeld.

4.7 Compenserende en mitigerende maatregelen

Er zijn geen effecten te verwachten voor de beïnvloeding van historisch geografisch waardevolle elementen en patronen. De beïnvloeding van het visueel-ruimtelijk karakter en daarmee de belevingswaarde van het gebied langs het spoor is positief beoordeeld evenals de kansen voor stedelijke ontwikkeling. Er zijn wel negatieve effecten te verwachten op objecten en ensembles met (steden)bouwkundige waarden. Hieronder

worden de voorgestelde mitigerende maatregelen beschreven. Compenserende maatregelen zijn niet aan de orde.

4.7.1 Mitigerende maatregelen

Mitigerende maatregelen kunnen volgen uit wetgeving, beleid of als wens vanuit de omgeving. Ze kunnen toegepast worden wanneer negatieve effecten optreden. In dit project zijn mogelijkheden voor mitigatie aanwezig. Hieronder worden de maatregelen benoemd om de negatieve effecten op de (steden)bouwkundige objecten en ensembles te mitigeren:

- Verplaatsen van de wachtkamers naar een ander locatie op het perron (de historische betekenis wordt dan nog wel licht negatief, maar niet negatief beïnvloed, zoals bij herbouw binnen een andere context het geval zou zijn).
- Hergebruik van materiaal van de draagconstructie van de te slopen perronkappen in de nieuwe kappen op het perron 5-6.

Het beperken van de lengte van de inkorting van de historische perronkap is niet als mitigerende maatregel opgenomen, omdat ervan is uitgegaan dat dit binnen het huidige ontwerp niet-realistisch is. Bovendien zal ook dan een deel van de kap worden gesloopt, dat zal leiden tot een zeer negatieve effectbeoordeling.

4.8 Effectbeoordeling inclusief maatregelen

De voorgestelde mitigerende maatregelen kunnen de negatieve effecten van delen van de voorgenomen activiteit verzachten. De beoordeling voor het aspect Cultuurhistorie en stedenbouw blijft echter ongewijzigd.

Tabel 4-2 Beoordeling effecten aspect Cultuurhistorie en stedenbouw, inclusief mitigerende maatregelen

Criteria	Beoordeling
Beïnvloeding van historisch geografisch waardevolle elementen en patronen (punten, lijnen, vlakken)	0
Beïnvloeding van objecten en ensembles met (steden)bouwkundige waarden	--
Beïnvloeding van het visueel-ruimtelijk karakter en daarmee van de belevingswaarde van het gebied langs het spoor	+
Kansen voor stedelijke ontwikkeling	++

4.9 Leemten in kennis, onzekerheden en monitoring

Voor de effectbeoordeling is gebruik gemaakt van bestaande informatiebronnen. Hoe de nieuwe westentree van station Nijmegen eruit gaat zien is nog niet bekend. Het visueel-ruimtelijk karakter en de belevingswaarde van het gebied langs het spoor is in grote mate afhankelijk van de autonome ontwikkelingen. Behalve de leemte in kennis met betrekking tot het visueel-ruimtelijk karakter zijn er geen onzekerheden geconstateerd voor het aspect Cultuurhistorie en stedenbouw.

5 CONCLUSIES VOOR HET ONTWERP TRACÉBESLUIT

5.1 Referentie-ontwerp

Voor het aspect archeologie heeft het ontwerp uitsluitend gevolgen voor het gebied rondom de westelijke entree. De bodemingrepen als gevolg van het verwijderen van bestaand spoor, het aanbrengen van nieuw spoor, het aanleggen van een nieuw perron en het aanpassen van bestaande perrons, worden uitgevoerd in het bestaande opgehoogde zandlichaam. Alleen het verlengen en met name verdiepen van de tunnel onder het spoor en de westelijke entree vinden plaats buiten dit zandlichaam en zijn relevant, omdat er bodemingrepen plaatsvinden die kunnen leiden tot het verstoren van archeologische waarden. Er moet rekening worden gehouden met eventueel benodigde saneringen, onderzoek naar niet gesprongen explosieven en ingrepen t.b.v. kabels en leidingen.

Voor het aspect cultuurhistorie concentreren de wijzigingen zich rondom het stationsgebied. Het landhoofd bij de Waalbrug, de Hezelpoort en het beschermd stadsgezicht van Nijmegen veranderen niet. De verbreding van perron 2 leidt tot een wijziging in de stedenbouwkundige structuur van het station. Er wordt voorzien in de uitbreiding van de bestaande perronkappen (hoge monumentwaarde). Ter hoogte van het stationsgebouw komt een sprong in de breedte van het perron (perronplein) en in de perronkap. Dit betekent een negatief effect op de bestaande symmetrische structuur. Aansluiting op de historische perronkap vereist extra aandacht om de waarde hiervan niet negatief te beïnvloeden.

Door de realisatie van de nieuwe westelijke entree krijgt het visueel-ruimtelijk karakter van het gebied langs het spoor ter hoogte van de Tunnelweg een andere uitstraling. Het gebied vormt nu de achterkant van het stationsgebied maar wordt getransformeerd naar een volwaardig entree. De huidige fietsenstalling verdwijnt en wordt vervangen door een ondergrondse fietsenstalling en er komt een nieuw voorplein (autonome ontwikkeling). Het rommelige en stenige karakter van het gebied wordt door de voorgenomen activiteit positief beïnvloed en heeft ook een positief effect op de ruimtelijke verblijfskwaliteit. De beïnvloeding van het visueel-ruimtelijk karakter en daarmee de belevingswaarde van het gebied langs het spoor is positief beoordeeld.

Voor het aspect cultuurhistorie geldt dat historisch geografische structuren, waaronder het spoor zelf niet wezenlijk beïnvloed door de aanpassingen. Het verlengen van de bestaande perrontunnel om het nieuwe eilandperron te ontsluiten en om een nieuwe westelijke entree van het station te realiseren betekent een betere verbinding van het centrum en het westelijk deel van Nijmegen. Door de westelijke entree wordt een verbinding, die al in de Romeinse tijd bestaat, versterkt.

Het slopen van de historische wachtkamers op het bestaande eilandperron heeft een zeer negatief effect. De hoge monumentwaarde betekent dat gestreefd moet worden naar behoud. Aanpassingen moeten leiden tot versterking van de bestaande waarde. Het slopen van de wachtkamer voldoet hier niet aan. Het verplaatsen naar een andere locatie op het perron is weliswaar gedeeltelijk te beschouwen als behoud, maar heeft wel een licht negatief effect op de historische betekenis van de wachtkamers.

5.2 Effecten op hoofdlijnen

Op hoofdlijnen zijn er negatieve effecten te verwachten op archeologische verwachtingswaarde en (steden)bouwkundige objecten en ensembles omdat het spooreplacement waar de perrontunnel en ontsluiting gepland is valt binnen de archeologische beleids categorie *Waarde 2* en er aantasting plaatsvindt van de symmetrische structuur van het station.

Er zijn negatieve effecten te verwachten voor de aantasting van bekende archeologische waarden ten westen van het spooreplacement en de perronkappen en historische wachtkamers op het bestaande eilandperron. De beïnvloeding van historisch geografisch waardevolle elementen en patronen is neutraal beoordeeld. Er zijn positieve effecten te verwachten op het visueel-ruimtelijk karakter van het gebied langs het spoor en kansen voor stedelijke ontwikkeling.

5.3 Voorziene maatregelen

Cultuurhistorie

De perronkappen en de wachtkamers zijn niet wettelijk beschermd, maar hebben wel een hoge cultuurhistorische waarde. Indien behoud van de wachtkamers op de huidige locatie niet mogelijk is, dan wordt aanbevolen te streven naar een andere vorm van behoud van de wachtkamers. Dit vereist nadere studie. Het heeft hierbij de voorkeur om de wachtkamers te verplaatsen naar een andere plek op het perron, zodat de ruimtes hun context behouden. Als hiervoor geen ruimte is, kan mogelijk een andere locatie voor de wachtkamers worden gevonden.

Bij voorkeur worden de ingrepen aan de perronkappen op perron 3-4 geminimaliseerd of vermeden. Bij inkorten dient te worden onderzocht hoe de draagconstructie kan worden hergebruikt, bijvoorbeeld in de nieuwe perronkap op perron 2.

Archeologie

Voor de ontwikkelingen aan de westzijde van het station is archeologisch vervolgonderzoek aan de orde. De bevindingen van het proefsleuvenonderzoek bevestigen de kans op het aantreffen van archeologische resten ten westen van het spooreplacement. Hier raken de geplande ingrepen aan archeologische relevante lagen in de ondergrond. Het overige terrein met bekende archeologische waarde is opgehoogd waardoor resten minder dicht aan het oppervlak liggen en het risico op verstoring minimaal is. Dit is nader gespecificeerd in de betreffende bureauonderzoeken archeologie.

5.4 Belemmeringen of aandachtspunten

Extra aandacht is vereist voor het de aansluiting op de historische perronkap om de waarde hiervan niet negatief te beïnvloeden. Een ander aandachtspunt vormt het voorziene geluidsscherm langs het spooreplacement. Deze heeft mogelijk invloed op het visueel-ruimtelijk karakter van het gebied langs het spoor.

De realisatie van een nieuwe westelijke entree zorgt er niet alleen voor dat het station een tweede volwaardige entree krijgt, maar vormt ook een katalysator voor stedelijke ontwikkeling. Aan de westzijde van het station liggen al plannen voor de realisatie van een voorplein en een congrescentrum in combinatie met woningen, werkplekken en kleinschalige bedrijvigheid. Ook de zone van de huidige P+R en parkeerplaatsen ten westen van het stationsgebied tussen de Tunnelweg en Hezelpoort worden herontwikkeld met een combinatie van openbaar groen, woningen en ondergronds parkeren. Met de veranderingen aan het emplacement, liggen er kansen om de stuwwal en de groene zone langs de sporen te ontwikkelen als aantrekkelijke toegankelijke groene verbindingzone midden in de stad. De kansen voor stedelijke ontwikkeling zijn zeer positief beoordeeld.

COLOFON

NMP-ARC-02-11-RP-UV-9001 STEDENBOUW, CULTUURHISTORIE EN ARCHEOLOGIE OTB/MER
PHS NIJMEGEN EN WESTENTREE

KLANT

ProRail

AUTEUR

Floris van Oosterhout

PROJECTNUMMER

E07051.000156

ONZE REFERENTIE

D10010626:162

DATUM

12 mei 2021

STATUS

Definitief

GECONTROLEERD DOOR

Martin Blikman
Projectmanager

Arcadis Nederland B.V.

Postbus 264
6800 AG Arnhem
Nederland
+31 (0)88 4261 261

www.arcadis.com