

Aan de gemeenteraadsleden van Nijmegen,

Cc wethouders mobiliteit en stedelijke ontwikkeling en ambtenaren,



De Westkant van het station wordt heel binnenkort in procedure genomen voor de uitbreiding van de sporen. Dit heeft hoe dan ook een effect op de rest van de westelijke uitgang en stadsontsluiting. En het heeft effect op de integrale plannen ook voor de Oostkant. Vandaar dat wij ons genoodzaakt voelen om u deze informatie nu toe te sturen.

We zitten al lang aan tafel met de organisatie van dit project. Een chronologie vindt u in de bijlage. Helaas is dit nogal vruchteloos tot nog toe. In ons laatste ambtelijke overleg werd ons een datum beloofd om over de concrete oplossingen voor de Westkant mee te denken. Die datum is er nog niet. De tijd dringt. Als het niet via de ambtelijke weg kan, moeten we nu – net als in november j.l. - de bypass nemen naar u toe weer helaas.

We hebben lang vooral de kaders van een ordentelijk station meegegeven: toegankelijk, veilig en efficiënt voor reizigers. We hoopten dat dit tot een beter ontwerp zou leiden. Inmiddels hebben we zelf kans gezien om ze in woorden en een tekening uit te werken. Die vindt u ook in de bijlage van deze brief.

Ook is er een architect die deze principes serieus en nog veel verder heeft uitgewerkt en graag een afspraak met uw raad wil maken om zijn plannen te laten zien. De reden waarom hij tot nog toe niet in beeld is, is omdat zijn plannen worden afgehouden omdat ze “te duur en te laat” in het proces zouden zijn gekomen. Maar voordat we bepalen of ze te duur zijn, mag dit argument misschien wat uitputtender onderzocht worden. Het is momenteel namelijk nog niet officieel onderzocht.

Wij stappen nu weer naar voren. We zijn ook in overleg met meerdere organisaties in de stad, die ook al nadachten en mee willen denken over een goed integraal station. Natuurlijk heeft de gemeente vooral van doen met de grote ontwikkelpartijen van dit project. Maar de burgers van Nijmegen, gebruikers van het station en de functionaliteit en de sfeer die deze plek heeft voor de stad, dienen niet over het hoofd te worden gezien. De plek verdient meer aandacht dan die nu krijgt: hoe moeten bijvoorbeeld alle 7Heuvelenlopers en 4Daagsewandelaars oversteken naar de stad over de brug die nu over de fietsvallei is getekend? Dit wordt een station voor Nijmegen! Laten we er goed naar kijken. Ook samen met de stad.

Zou u kunnen vragen of het College een aantal logische suggesties van ons nog over zou kunnen nemen, voordat de bouw van het station begint.

En kunt u de ontvangst van dit bericht bevestigen? Als we er niet op terug horen, zullen we inspreken op de raadsvergadering van 30 juni.

Vriendelijke groet

Fietzersbond Nijmegen e.o.

Chronologie van Fietzersbond adviezen bij het stationsgebied Nijmegen

2021		
juni	Brief aan de gemeenteraad met uitgewerkt advies	
	Samenwerking Spoorzones Zwolle – Nijmegen webinar	Wij woonden dit webinar bij en hoorden veel over samenwerking met de grote partijen, maar niet met burgers/gebruikers, al werden die wel het belangrijkste gevonden bij een peiling met de mentimeter. In de breakoutrooms bleek dat individuele deelnemers wel ervaring hadden hiermee gelukkig.
mei	Ambtelijk overleg	Wij kwamen in dit overleg met onze uitgewerkte kaders. Maar dit overleg was vooral procedureel. De inhoud zou nog aan bod komen in twee volgende inhoudelijke overleggen over de Westkant. Die uitnodiging is er nog niet.
April	Overleg met wethouder	Het voornaamste bericht aan ons was: Er is nu geen ruimte om al dieper op de plannen in te gaan met de stad.
Maart	Eerste Spoorcafé	We doen mee met een filmpje in het programma, maar ervaren verder weinig van inspraak of zicht op de gebruikers. We geven dit aan in een brief aan de ambtenaren.
Februari	Signaal uit de stad van meerdere organisaties, waaronder de onze, aan de gemeenteraad over onze zorgen.	Naar aanleiding van dit signaal kregen we een afspraak om verder over onze zorgen te spreken op 17 mei.
2020		
November	Alternatief plan voor stationsgebied onder onze aandacht gebracht	We hebben contact gelegd met deze architect en er was daar wel bereidheid om naar onze inbreng te luisteren.
	Brief en inspraak bij de gemeenteraad	Onze inspraak had weinig invloed op de besluitvorming. Er kwam tijdens de inspraak een vraag over hoe je 'uit de fietsvallei geraakt?' het antwoord daarop kon toen nog niet gegeven worden
Oktober	Brief aan ambtenaren van september nu ook aan gemeenteraad gestuurd.	Sommige raadsleden reageerden hierop. Het leek ons toch goed om ook in te spreken bij de behandeling van het KRK. Dat deden we in november.
September	Brief aan ambtenaren met onze zorgen bij het zien van de plannen KRK van het stationsgebied. Ook vragen we aandacht voor korte termijn maatregelen nav de bevindingen van het Nationaal Stationscongres.	Hier kwam geen reactie op. De brief was misschien niet goed geland. Zodoende hebben we de brief aan gemeenteraad gestuurd in oktober.
Juli	Gesprek met wethouder en ambtenaren	Wij wilden onze zorgen toelichten. Het voornaamste bericht aan ons was dat de gemeente nog aan het begin van het proces zit en er nog veel open is.

Februari	Ambtelijk overleg	In dit overleg wilden wij onze inhoudelijke bezwaren toelichten. Daarvoor was het nu nog te vroeg, werd gezegd. Van een aantal bezwaren (fietspad bovenover de Westtunnel) werd al gezegd dat er niet in mee kon worden gegaan. De argumentatie daarbij vonden wij kort en niet overtuigend.
Januari	Nationaal Stationscongres in de Vereeniging	De Gelderlander publiceerde naar aanleiding van de inbreng die dag een artikel dat Nijmegen momenteel een van de gevaarlijkste stations van Nederland is.
2019		
December	Brief aan de gemeente met onze inventarisatie van knelpunten en oplossingen tot dat moment	We werden nav deze brief uitgenodigd voor een ambtelijk overleg in februari 2020.
September	Brainstormavond met leden, omwonenden en gemeenteambtenaren in het Kolpinghuis	Op de avond zelf waren ook ambtenaren aanwezig: constructief en enthousiast. We kregen nadien geen inhoudelijke reactie op het verslag
Augustus	Brief van ambtenaren over de stand van zaken rond het stationsgebied	Erbij werd vermeld dat <i>“Voor de plannen aan de centrumzijde lopen nog diverse onderzoeken en ontwerpoppaven. Daarnaast wordt er gewerkt aan de (bestuurlijke) afstemming tussen de betrokken partijen. Op dit moment zijn daarom nog weinig concrete beslissingen te melden. Wanneer er meer concreet besluiten zijn over de inrichting van het stationsgebied, zal hierover door de gemeente worden gecommuniceerd.”</i>
Maart	Fietzersbond schuift aan bij de verkenning van Haskoning met ProRail, NS, Breng etc. met name over fietsparkeren	Wij waren de enige ‘gebruikers’ in dit gezelschap. We hebben toen al onze twijfels aangegeven bij de plannen oa voor de helling voor de fietsers. Het vervolg is niet echt duidelijk aan ons terug gecommuniceerd.
Februari	Informatieavond over de Raadsbrief	We woonden deze avond bij.
Januari	Raadsbrief van dit nieuwe proces.	
2017	Ruimtelijk Raamwerk van ProRail en NS bij de planvorming stationsgebied op postlijst gemeenteraad Nijmegen	Dit plan kent nog wel grotendeels de ambities en uitvoering die wij ook voor ons zien. Waarom is er nadien afstand genomen van een aantal van deze oplossingen?
2013	Publicatie Plan Route 44 een onderzoek samen met omwonenden, bedrijven, ontwikkelorganisaties naar de mogelijkheden voor een aantrekkelijk station en goede ontsluiting naar oa Plein '44.	Dit rapport is aan de gemeente aangeboden, maar heeft geen weerslag gevonden.
2011 en 2012	Presentatie Stedenbouwkundige ontwikkelvisie Centraal Station Nijmegen.	Wij hebben hier toen al overeenkomstig onze huidige adviezen kennis van genomen en van ons laten horen.

Juni 2021

Nevenstaand voorstel van de Fietzersbond afdeling Nijmegen e.o. voldoet wel aan de ontwerp principes van een OV complex. Het voorstel is tevens goed uitvoerbaar en kan als uitgangspunt gebruikt worden voor verdere uitwerking.

Vooraf

Hoewel elk groot OV-knooppunt er (gelukkig) anders uitziet, 'moet' vanuit de optiek van de Fietzersbond elk (groot) OV-knooppunt als integraal concept bekeken, beoordeeld en getoetst worden aan de drie belangrijke elementen efficiëntie, veiligheid en toegankelijkheid. Integraal betekent ook dat voetganger, fiets, bus, tram, taxi, trein en K&R samen in *een integraal concept* worden opgenomen Alleen bij een integrale benadering kunnen de verschillende belangen goed afgewogen worden en kan, 'alles' overziend beoordeeld worden of de belangen van bijvoorbeeld fietsers in voldoende mate meegewogen zijn!

We bedanken de onderstaande organisaties en hun vertegenwoordigers voor richtlijnen, uitvoeringsvoorschriften, ideeën, suggesties en kritiek: NS-ProRail, bureau Spoorbouwmeester, CROW, ROVER, prov. Gelderland, ROCOV-gld, FB Nijmegen-eo, FB-Culemborg en FB-Landelijk Bureau, vErbano. Dit concept kan altijd verrijkt en verbeterd te worden. Wij hopen op talrijke reacties: Commentaar, aanvullingen, mooie voorbeelden graag naar secretarisfbnijmegen@gmail.com.

Eén:

Efficiënt overstappen; lopen is de wisselmodaliteit. Het verkleinen van de route-lengte van de langzaamste modaliteit, namelijk het lopen, is zeer effectief in het verkorten van de deur-tot-deur-tijd 1) ¹

Twee:

Aankomen en vertrekken in een fysiek en sociaal **veilige omgeving**;

Drie:

Toegankelijk door korte looproutes van de ene modaliteit naar de andere via, als het even kan, één centrale corridor en een beperkt aantal niveauwisselingen. Verder: duidelijke vaste routes in het hele OV-complex.

Ad. Eén: Efficiënt overstappen

Efficiënt overstappen bereik je door korte loopverbinding tussen de modaliteiten.

Snelle en korte wisselloopverbindingen stimuleer je door:

- zorgvuldige inrichting van het OV-knooppunt waar reizigers niet hoeven te wachten op passerende bussen, trams, metro's, taxi's en K&R-voertuigen;.
- toe te werken naar één ruim centraal wisselgebied – de loopverbindingszone - (meestal een Stationstunnel) van waaruit je alle modaliteiten *direct* kunt bereiken en elkaar niet in de weg loopt
- een loopverbindingszone vrij van wachten en recreatie ²
- roltrappen i.p.v. looptrappen. En uiteraard liften;
- fietsenstallingen direct naast en zo mogelijk op het niveau van de loopverbindingszone.

Dat scheelt een niveauwisseling in het lopen en verhoogd de toegankelijkheid.

- meerdere (kleine) fietsenstallingen met eigen toegang tot de loopverbindingszone, waardoor de reiziger kan kiezen voor een stalling vlak bij de roltrap naar de modaliteit, waar hij of zij wil opstappen;
- Je komt fietsend bij de fietsenstallingen en de stallingsplekken;

Uitvoeringseisen voor fietsenstalling, zie ook voetnoot ³

- Incheckpoortjes in voldoende mate bij elke roltrap of lift of bij de in-uitgangen van de loopverbindingszone. Als de stationstunnel een functie heeft als stadsverbindingsroute voor voetgangers dan zorgen voor parallel pad . ⁴

Ad. Twee Fysiek en sociaal veilige OV-omgeving

Fysieke veiligheid bereik je door volstrekte scheiding tussen de modaliteiten. Dat hebben we al op treinstations door de scheiding tussen lopen en de treinrails.

Essentieel is dat ook de bus-, taxi- en K&R-banen volstrekt gescheiden zijn van het lopen en fietsen. En ook het lopen en het fietsen zijn gescheiden. Dat bereik je door de niveauscheiding tussen de voertuigbanen en de loopverbindingszone, (wat normaal is bij de trein) ook toe te passen bij de overige gemotoriseerde voertuigen. De bus- en taxibanen bevinden zich dan op het railniveau. Alle perrons (trein-bus-metro-tram-taxi-K&R) zijn alleen te bereiken vanuit de loopverbindingszone. Waar je al lopend wisselt van modaliteit. ⁵

Belangrijk voor de fysieke veiligheid is dat de fietsenstallingen, doorloopfietsenstallingen zijn. Je zet je fiets weg en je loopt door naar de stationstunnel en niet terug.

Alle voorzieningen voldoen aan wettelijke eisen voor toegankelijkheid en de lokale uitwerking hiervan ⁶

Sociale veiligheid bereik je door concentraties van reizigers de ruimte te geven, tegengestelde looprichtingen te vermijden, één systeem voor functie- en route aanduidingen en door een open architectuur.

Ad. Drie Toegankelijkheid

Bereikbaarheid van het station(sgebied). De modaliteiten worden dus zowel in het station als zo ver mogelijk van het station af gescheiden en uitgevoerd met ongelijkvloerse kruisingen. Niveauwisselingen dienen beperkt te zijn, namelijk tot de toegang naar stationstunnel als loopverbindingszone en de vervolgens de opgang naar het treinperron.

Het stationsgebouw: Nog enkele opmerkingen over het stationsgebouw

In de praktijk betekent het, dat je minimaal twee niveaus nodig hebt.

- Het voertuigniveau, (trein, metro, tram, bus, taxi, K&R-voertuigen) in het omgevingsdomein
- De loopverbindingszone met OV-service en OV-informatie, fietsenstalling en de stations entree voor reizigers, die te voet naar het station komen.
Dit kan een tunnel zijn, maar ook een niveau boven het voertuigniveau, zoals in Utrecht Centraal

Het ontvangstdomein - wachten/recreatie/winkelen met horeca en andere niet-OV-service het liefst buiten de loopverbindingszone.

Fiets: Het gebruik van de fiets in voor- en na-traject stijgt. Ook de prognoses tonen hoge groeicijfers. De diversiteit in fietsuitvoeringen groeit.

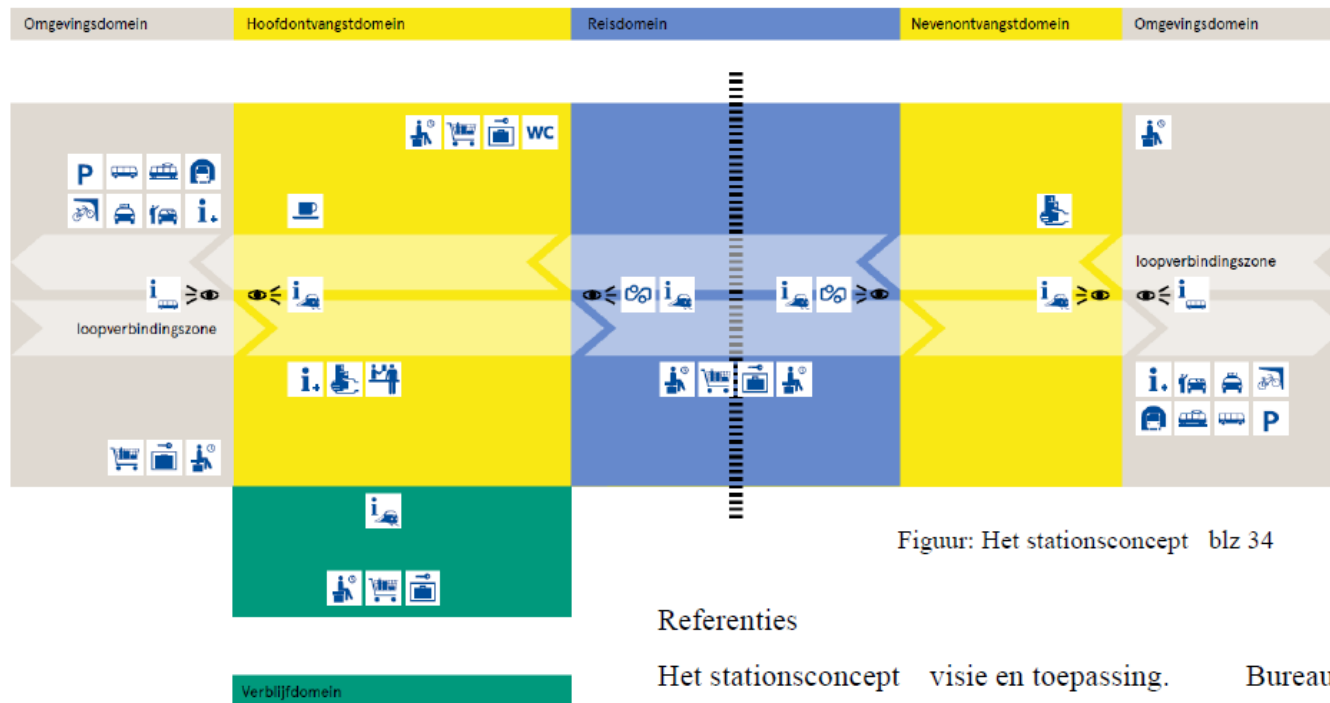
- Dit stelt hogere eisen aan het fiets parkeren 3) en de fietstoevoerwegen.
- OV-knooppunten zijn met elkaar verbonden via hoogwaardige fietswegen.

Het Station als verblijfplek: Het gehele OV-complex is een aangename verblijfslocatie en daardoor kan het ook functioneren als ontmoetingsplek.

Het Station midden in stad: Een OV-knooppunt verdient een architectuur en een uitstraling, die past bij de functie van entree van de stad en een inbedding, die een verrijking is van de verblijfskwaliteit van de stad.

Hoe vertaalt dit alles zich in een efficiënt, veilig en toegankelijk OV complex?

Als uitgangspunt wordt het schema gebruikt op blz 34 uit het stationsconcept van bureau spoorbouwmeester.



Figuur: Het stationsconcept blz 34

Referenties

Het stationsconcept visie en toepassing. Bureau Spoorbouwmeester
 Ruimtelijk Raamwerk Stationsgebied Nijmegen Juni 2017 Royal Haskoning DHV
 Handboek Nijmegen Toegankelijk
 Integrale Toegankelijkheid Standaard 2020
 CROW publicatie 337 Richtlijn Toegankelijkheid

Voorstel van de Fietzersbond afd. Nijmegen

Toegankelijk

- Voor alle leeftijden, van 0 tot 100.
- Voor mensen met en zonder beperking.

Efficiënt

- Korte loopverbindingen van fietsenstalling, bushalte, K&R, taxi en stad naar je treinperron.
- Alle perrons (bus, trein, taxi, K&R) zijn met roltrap en lift bereikbaar vanuit één centrale brede - rechte – gelijkvloerse stationstunnel.
- De stationstunnel is een loopverbindingszone, met daarin ook commercie, en vormt een loopverbinding tussen West en Nijmegen- centrum.

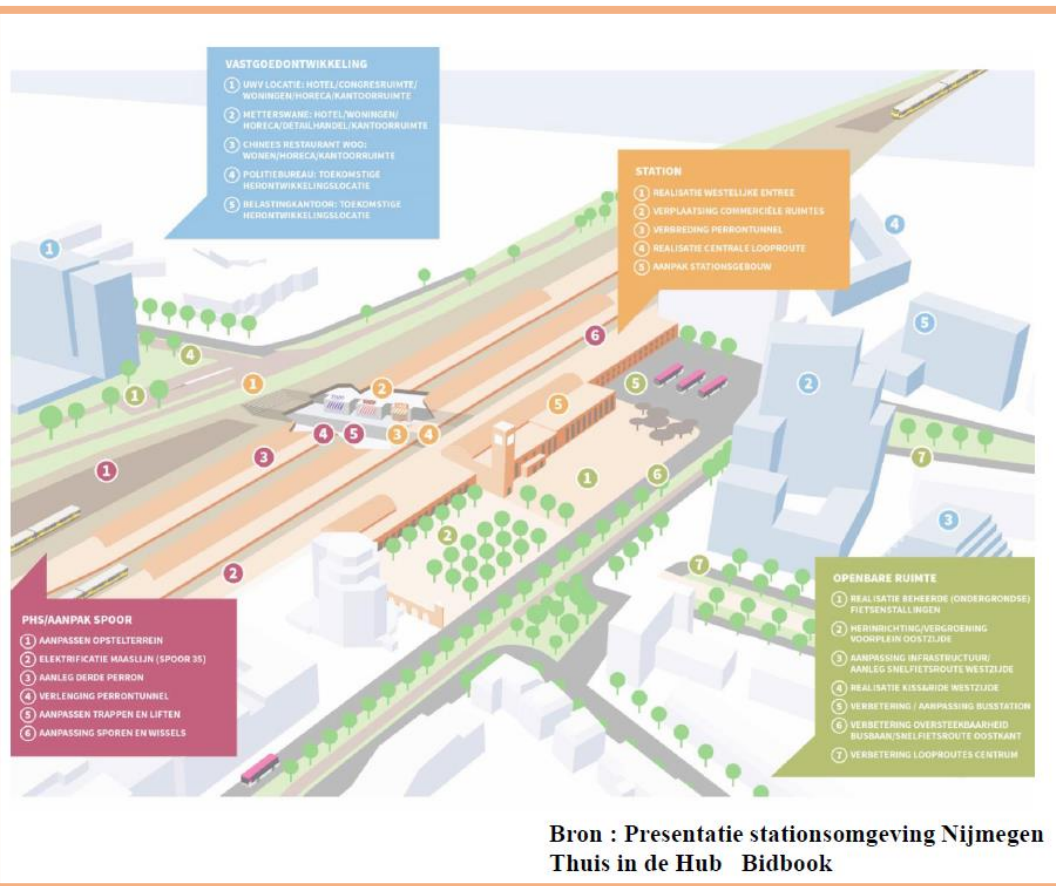
Veilig

- Ongelijkvloerse kruisingen tussen ALLE verkeers-modaliteiten
- Concentraties van reizigers de ruimte geven.

The diagram illustrates the proposed OV complex with the following components:

- Domains:** Omgevingsdomein (grey), Hoofdontvangstdomein (yellow), Reisdomein (blue), Nevenontvangstdomein (yellow), and Verbijrdomein (green).
- Pedestrian Paths:** Stationsplein voor Metterswaeng (left), Fietspad (bottom left and bottom right), and Koninginnelaan (right).
- Key Features:**
 - A central horizontal green arrow labeled "De fietsenstallingen. Onder het spoor, direct naast de stationstunnel."
 - A vertical red dashed line labeled "Busbaan".
 - A yellow box at the bottom stating: "De oude stationshal is binnen en buiten vrij voor gezellige niet-OV-service. Het ligt buiten de poortjes."
 - Icons representing various facilities like lifts, stairs, restrooms, and shops are distributed throughout the plan.

De stationstunnel op zelfde niveau doortrekken als brug naar de overkant van de Koninginnelaan met de bus-taxi- en K&R- perrons eronder.



Op basis van met dezelfde voorgaande principes is het voorstel van de gemeente bekeken en

Er is duidelijk te zien dat dit voorstel op een aantal principes onvoldoende scoort. Het meest concreet in het oog springend:

- De voetgangers moeten nog steeds de busbaan gelijkvloers oversteken
- Fietsers moeten in de stalling naar beneden fietsen, dan met de trap omhoog naar het stationsplein en door de smalle doorgang naar de stationshal en weer met de trap naar beneden om bij het perron weer met de trap omhoog te moeten.
- Mede door dit alles blijft het nog steeds slecht toegankelijk voor ouderen en mensen met een beperking.

Zie hiervoor het beeld op de volgende pagina. .

Huidige voorstel van de gemeente Nijmegen.

Ontoegankelijk?

- Niet voor alle leeftijden.
- Moeilijk voor mensen met beperking.

Inefficiënt?

- Lange loopverbindingen fietsenstallingen, bushalte, K&R, taxi en stad naar je treinperron.
- De toegang in de oude stationshal naar de stationstunnel is een bottleneck.
- Geen goede loopverbinding tussen West en Nijmegen-centrum.

Onveilig?

- Voetgangers kruisen de busbaan.
- Concentraties van reizigers in oude stationshal die zich door poortjes en doorgangen naar buiten moeten wurmen.



Het voorstel van de gemeente Nijmegen beoordeeld op de voorgaande principes

Voetnoten

- 1) ¹Lopen is ook: Je verplaatsen met in het OV toegelaten hulpmiddelen voor een reiziger met een beperking, zoals een rolstoel.
- 2) ² Wachten, eten en drinken, boodschappen, doe je op een ander niveau in het algemeen buiten de loopverbindingszone, tenzij het zo ruim is dat de wachtrijen voor de koffiecorners de doorgang niet belemmerd.

- 3) ³ Fietsenstalling

3a) 1^e 24h gratis. Uiteraard, het is beleid bij NS-ProRail en in de meeste gemeenten.

3b) Doorloopfietsenstallingen. Je fietst tot aan je stallingsplek. Idealiter geen rek, maar een stallingsvlak van 75cm breed per fiets en schuin op de fietsrichting. Per twee stallingsvlakken voorzien van een nietje met kettingbeugel en een scheidingsstreep.

3c) De ProRail-norm, dat een fietsenstalling beoordeeld wordt op de afstand van de ingang van de fietsenstalling tot aan de ingang van treinstation zegt weinig. Wij beoordelen de fietsenstalling op de afstand tussen de stallingsplek en de perrons. Slecht voorbeeld station Tilburg. Vanaf je stallingsplek kun je 30 meter naast het stallingscomplex je perron zien liggen, maar je moet honderden meters omlopen om daar te komen.

3d). De idee van ProRail om de fietsenstalling onder de rails te projecteren is een essentiële verbetering van de plaats van de fietsenstalling. Helemaal wanneer je vanuit de fietsenstalling direct in de stationstunnel/ loopverbindingszone of -corridor kunt komen. Vb. station Houten. In Driebergen-Zeist ligt de fietsenstalling mooi onder de rails, maar je moet wel weer een trap op naar de stationsonderdoorgang.

- 4) ⁴ Slecht voorbeeld: Zwolle waar functie van stadverbindingstunnel afgesloten is door een rij OV-poortjes.

⁵ In Zwolle kun je busperrons alleen bereiken vanuit de stationstunnel. En in de toekomst vanuit een passerelle (voetgangersbrug) aan de zuidzijde van het complex. Maar heel raar, van de passarelle kun je niet op de treinperrons komen.

⁶ Inrichting van het gehele gebied moet voldoen aan ITS standaard 2020, de CROW-publicatie 337 en eventuele lokale uitwerkingen hiervan, zoals het Handboek Nijmegen Toegankelijk. (voor zowel de openbare ruimte naar het station, als de bushaltes)

Gelijkvloerse kruisingen zijn een ramp voor mensen met een lichamelijke of visuele beperking. Dat geldt ook voor de route van de trein naar de busperrons. Voor deze reizigers is het een fundamentele verbetering, wanneer alle modaliteiten alleen via de centrale tunnel te bereiken zijn. Wanneer je met de bus of taxi afgezet wordt bij een busperron en je kunt direct met de lift naar beneden naar de stationstunnel en een eindje verderop in de tunnel met de lift naar je treinperron, dan is dat een essentiële verbetering. Zo ook, wanneer je met je driewielers of scootmobiel kunt doorrijden naar je fietsparkeerplek vlak bij de toegang naar de stationstunnel en je nog maar een klein stukje hoeft te lopen naar de lift naar het perron.

Geen dynamische perrontoewijzing bij de bussen, maar vaste perrons voor de verschillende buslijnen. Net als bij de trein waar jouw trein altijd op hetzelfde perron halteert. Vaste routes zijn essentieel voor mensen met een beperking.