

Keuzeverantwoording centrumzijde stationsgebied

Maart 2022

1. Aanleiding

Het Nijmeegse stationsgebied is een van de grootste vervoersknooppunten buiten de Randstad en het drukste treinstation van Oost-Nederland. Dagelijks maken zo'n 45.000 treinreizigers en bijna 30.000 busreizigers gebruik van het station. Hiermee vormt het station de belangrijkste toegangspoort voor zowel het centrum van Nijmegen (via looproutes op de Van Schaeck Mathonsingel en de Burgemeester Hustinxstraat) als andere bestemmingen in en om Nijmegen. Daarnaast loopt langs het station een van de belangrijkste en drukste snelfietsroutes van de regio die Nijmegen Noord, Nijmegen Centrum en de Campus Heyendaal verbindt. Verder bevinden zich in het stationsgebied een aantal belangrijke voorzieningen, zoals het ROC, poppodium Doornroosje, hotel Mercure en het politiebureau. Bovendien zijn er steeds meer woningen in de directe nabijheid van het station gerealiseerd, zoals het SSHN complex Talia en de Nimbustoren.

Hoewel tienduizenden mensen dagelijks gebruik maken van station Nijmegen, is de huidige situatie hier op dit moment niet goed op ingericht. Het stationsgebied oogt stenig en onaantrekkelijk, en de vele verschillende verkeersbewegingen leveren conflicten op die soms als onveilig worden ervaren. De verdere toevoeging van woningen en voorzieningen in de omgeving en de verwachte groei van het aantal reizigers vergroten de noodzaak tot het aanpakken van het Nijmeegse stationsgebied.

2. Proces

2017

In 2017 stelde RHDHV, in opdracht van de gemeente, ProRail, NS en de provincie Gelderland, het Ruimtelijk raamwerk Stationsgebied Nijmegen op (zie bijlage). Hierin schetst RHDHV "een duidelijk perspectief voor de transformatie van het huidige stationsgebied aan oostzijde, dat nog ruimte laat voor nadere inzichten bij het verder aanscherpen van de verschillende onderdelen die hierbij horen". Een belangrijke ambitie daarbij is het verminderen van kruisende stromen, door obstakels te verwijderen, en door heldere en veilige oversteekpunten via vloeiende looplijnen te maken (p14).



2018

In 2018 is door verschillende direct betrokken partijen (Gemeente Nijmegen, provincie Gelderland, ProRail, NS) een aantal scenario's verkend voor de toekomst van station Nijmegen (zie bijlage presentatie Erik Go).

- nul-scenario: bestaande ruimtelijke structuur behouden, en we pakken vooral beheersopgaven op
- nul+ scenario: bestaande voorzieningen, bijvoorbeeld de fietsenstalling aan de zuidzijde, handhaven maar wel aanpakken om een meer representatieve uitstraling te krijgen
- scenario 3: grondige aanpak van het stationsgebied waarbij ook de ruimtelijke indeling van het station aangepakt zou kunnen worden

Uitgaande van deze scenario's hebben de betrokken partijen brede steun uitgesproken voor dit derde scenario. In het bestuurlijk overleg tussen gemeente, NS, ProRail, Provincie en I&W (BO Stationsgebied) is op 1 oktober 2018 afgesproken niet verder te gaan met het uitwerken van een nul-scenario, maar een integrale visie op het stationsgebied te ontwikkelen. Op basis hiervan is verder geanalyseerd welke problematiek we moeten aanpakken en hoe we fysiek ruimte kunnen creëren om deze problematiek aan te pakken. Op 22 januari 2019 hebben we de raad hierover per brief geïnformeerd (zie bijlage).

2019

In 2019 hebben betrokken partijen verder gestudeerd op de mogelijke oplossingen voor het stationsgebied om een beeld te krijgen van niet alleen de inhoudelijke opgave maar ook van de financiële kaders. Op basis van de verschillende afwegingen, die hieronder verder worden omschreven, heeft het Bestuurlijk Overleg Stationsgebied op 3 juli 2019 (verslag zie bijlage) gekozen om een oplossing met een verdiepte fietsroute en een busstation op de huidige locatie met aparte halte voor lijn 10 verder uit te werken.

2020

In februari 2020 is de gemeenteraad per brief geïnformeerd over de keuze van het bestuurlijk overleg (zie bijlage). Hoewel er in deze fases al op verschillende momenten met belanghebbende partijen overleg is gevoerd en er ook met bewoners is gecommuniceerd over de gang van zaken, is het proces in deze periode gericht op het verkrijgen van de benodigde financiële middelen voor een grondige aanpak van het stationsgebied. Hiervoor is het bidbook 'Thuis in de HUB' (zie bijlage) opgesteld, dat op 23 september 2020 is aangeboden aan de minister van Binnenlandse Zaken en de staatssecretaris van Infrastructuur & Waterstaat. Ondertussen is gewerkt aan het Kader Ruimtelijke Kwaliteit (KRK), dat een integraal overzicht van de samenhang in het stationsgebied geeft. Dit KRK is op 25 november 2020 door de raad vastgesteld (zie bijlage).



2021

De input vanuit het bidbook, het KRK en de voorgaande verkenningen in het stationsgebied zijn in 2021 onderworpen aan een technische toets op haalbaarheid van de belangrijkste uitgangspunten en zijn globaal financieel doorgerekend. Mede op basis hiervan hebben de samenwerkingspartijen afspraken gemaakt over financiering, waarbij in het BO MIRT de bijdragen van rijkswege zijn vastgelegd. Vervolgens heeft de gemeenteraad in 2021 de planexploitatie voor het stationsgebied (zie bijlage) vastgesteld. Hiermee is het project centrumzijde stationsgebied formeel opgestart en kan een participatieproces worden opgestart. In dit participatieproces worden de eisen en wensen van verschillende partijen voor het stationsgebied opgehaald, en wordt gekeken of en zo ja hoe, die in de ontwerpogave voor het stationsgebied kunnen worden ingepast. Om dit proces goed te laten verlopen, is het belangrijk dat er voldoende informatie beschikbaar is over de verschillende opgaven. Deze worden in deze notitie samengevat.

3. Beschrijving huidige situatie

Integrale aanpak

In de afgelopen twintig jaar is er op meerdere momenten geprobeerd om de stationsomgeving te verbeteren. Er zijn verschillende maatregelen genomen om problemen op het gebied van verkeersveiligheid, herkenbaarheid of transfercapaciteit te verhelpen. Al deze maatregelen hebben echter geleid tot een situatie waarin de integraliteit in het stationsgebied ontbreekt. Hierdoor wordt het gebied niet ervaren als een logisch geheel. Dit komt op verschillende plekken in het gebied tot uiting, bijvoorbeeld bij de heg aan de rand van de busbaan of in de fietsroutes naar de fietsflat (gratis bovengrondse fietsenstalling aan de zuidzijde). Er is een sterke behoefte om in een integrale aanpak het stationsgebied als geheel te bezien en op basis hiervan te komen tot een ontwerp dat de verschillende problemen in het gebied kan oplossen.

Uitgangspunten

In het zoeken van oplossingen voor de problematiek in het stationsgebied is een aantal uitgangspunten als basis gebruikt. Deze uitgangspunten dienen om de technische haalbaarheid, proportionaliteit en kosten beheersbaar te houden.

- Zoveel mogelijk voorkomen dat onder de sporen gewerkt moet worden. De stabiliteit van het spoordek is van groot belang voor de functionaliteit van het station, en het plaatsen van functies onder de sporen zorgt voor (zeer) hoge kosten en een grote impact op de doorlopende dienstverlening van het station.
- De bestaande constructie van de Tunnelweg moet behouden worden. Aanpassingen aan de bestaande constructie leiden tot een enorme kostentoename.
- Vanuit het oogpunt van sociale veiligheid plaatsen we zo min mogelijk voorzieningen ondergronds, zeker waar het gaat om voorzieningen die volledig openbaar toegankelijk zijn. Voor de fietsenstalling, waarbij

een toegangssysteem kan worden gehanteerd, geldt dit minder sterk, maar voor andere voorzieningen geldt dat wanneer deze ondergronds worden gerealiseerd dit negatieve effecten heeft voor de sociale veiligheid en in veel gevallen ook voor oriëntatie en bereikbaarheid. De verdiepte ligging van de fietsroute, zoals die later zal worden beschreven, wordt juist om die reden ook zo open mogelijk uitgevoerd.

Ruimtegebruik

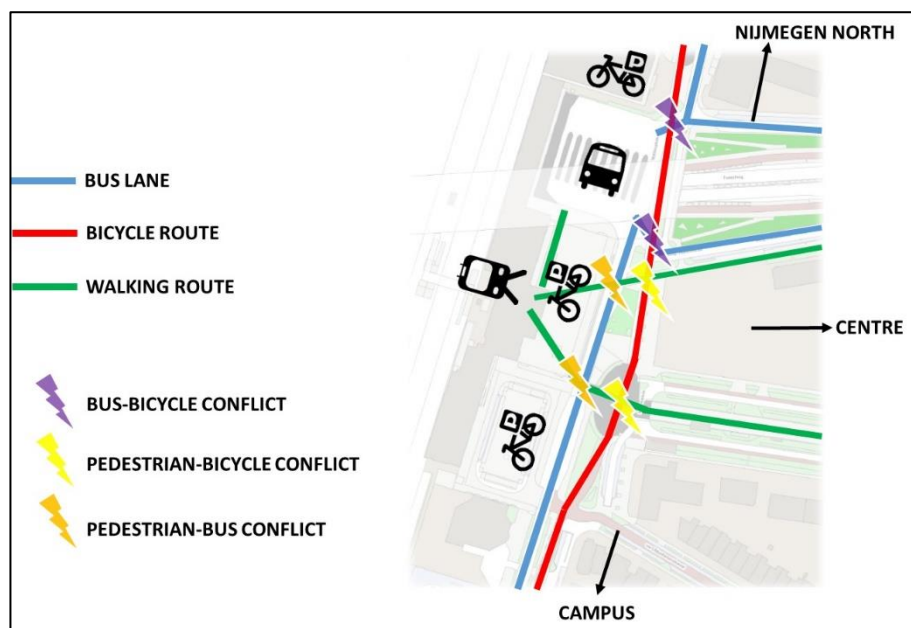
In de analyse van de bestaande situatie is in eerste instantie duidelijk gemaakt welke verschillende functies in het stationsgebied ruimte vragen. Buiten het station zelf zijn belangrijke ruimtevragers het busstation, de fietsenstallingen, de snelfietsroute, de verschillende looproutes, de behoefte aan groen, waterberging en verblijfsruimte.

Daarnaast is er ondergronds ook veel ruimte in gebruik door o.a. twee grote en voor de stad belangrijke stamriolen, kabels en leidingen en dienen we rekening te houden met niet-gesprongen explosieven en archeologie. Omdat de ruimte in het stationsgebied schaars is, is gekeken hoe de bestaande ruimte efficiënter gebruikt zou kunnen worden. Hierbij is vooral gebleken dat de bestaande bovengrondse fietsenstalling aan de zuidzijde ('fietsflat') kansen biedt. Door deze stalling te vervangen door een ondergrondse stalling, komt ruimte vrij die we kunnen gebruiken voor het beter inpassen van de overige functies in het gebied.



Verkeersstromen

Een van de belangrijkste knelpunten in het stationsgebied is de verweving van de verschillende verkeersstromen. Dit wordt versterkt door de groeiende intensiteiten. Niet alleen groeit het aantal reizigers dat van het station gebruik maakt, ook de fietsroute voor het station langs wordt steeds meer gebruikt. Er zijn twee hoofdlooproutes van het station naar het centrum (naast secundaire looproutes richting noord en zuid), verschillende belangrijke fietsroutes van en naar het station, een drietal busroutes van en naar het station en een autoroute naar de kiss&ride. Op verschillende plekken kruisen deze routes elkaar. Hierbij liggen de knelpunten vooral bij de kruisingen tussen fiets en bus, tussen fiets en voetganger en tussen voetganger en bus (zie afbeelding). Voor fietsers naar de huidige 'fietsflat' is er nog een aanvullend conflict bij het oversteken van de busbaan. Tot slot zijn er nog conflicten tussen verkeersdeelnemers van eenzelfde modaliteit (fiets-fiets, bus-bus, voetganger-voetganger) maar deze worden over het algemeen als minder problematisch ervaren.



Busstation

Een belangrijk aandachtspunt in het stationsgebied betreft uiteraard het busstation. De capaciteit van het huidige busstation is op dit moment eigenlijk te klein voor de hoeveelheid bussen die van het station gebruik maken. Daarnaast wordt de wachtruimte als onprettig ervaren, ook omdat die slechts beperkte bescherming biedt tegen de weerselementen. Aanvullend is vooral bij lijn 10, de pendeldienst tussen station en Campus Heyendaal, een steeds verder groeiend aantal reizigers te zien. Hierdoor vraagt deze lijn steeds meer capaciteit, wat ook invloed heeft op de dienstregeling van overige buslijnen.

Cultuurhistorische waarden

Het station van Nijmegen kent een bijzondere geschiedenis. In het station zijn nog verschillende historische lagen te herkennen. Zowel het vooroorlogse station van Peters als het naoorlogse ontwerp van Van Ravensteyn is nog goed te herkennen. Het is waardevol om deze elementen te behouden en waar mogelijk te versterken. Op dit moment is door een aantal aanpassingen in het verleden deze geschiedenis niet meer goed zichtbaar. Het beter benutten van de bestaande cultuurhistorische waarden is een belangrijke opgave in het stationsgebied.



Groen

Het stationsgebied is op dit moment een vrij stenig gebied. Dit is niet alleen onaantrekkelijk, maar heeft daarnaast gevolgen voor klimaatadaptatie bijvoorbeeld op het gebied van hittestress en waterhuishouding. In de huidige situatie is het gebied namelijk één van de grootste hitte-eilanden van de stad. Het vergroenen van het stationsgebied is dan ook benoemd als belangrijke opgave in het stationsgebied.

Water

Door het stationsgebied lopen twee belangrijke stamriolen. Deze riolen zijn bepalend voor het goed kunnen afvoeren van het afvalwater naar de waterzuivering omdat de riolering van een groot deel van de stad en enkele gemeenten in de regio hierop is aangesloten. Het gebied is in de huidige situatie kwetsbaar voor hevige neerslag. Gebeurtenissen met wateroverlast in de fietsflat aan de zuidzijde en belemmering van de doorgaanbaarheid van de Tunnelweg hebben relatief recent dit beeld nog bevestigd. Klimaatverandering zal de kwetsbaarheid in de toekomst enkel nog vergroten. Het klimaatbestendig en waterrobuust inrichten van dit gebied is daarmee een belangrijke opgave én kans in de aanpak van het stationsgebied.

Verblijfskwaliteit

De verblijfskwaliteit in het stationsgebied wordt op dit moment als slecht beoordeeld. Er is behoefte aan een openbare ruimte die meer uitnodigend overkomt en waarin het bijvoorbeeld ook mogelijk is om terrassen en andere verblijfsfuncties toe te voegen.

Fietsparkeren

Door ProRail wordt regelmatig een inschatting gemaakt van de benodigde fietsparkeercapaciteit op stations in Nederland. Voor Nijmegen ligt de benodigde fietsparkeercapaciteit voor 2040 op ongeveer 14.000 stallingsplekken. Hoewel we met de bouw van een fietsenstalling voor 3000 plekken aan de westzijde en de reeds bestaande 3600 plekken onder Doornroosje al twee goede stallingen hebben, voldoet de huidige ondergrondse stalling niet aan de kwaliteit die past bij de Nijmeegse fietsambities, en moet fietsflat aan de zuidzijde worden verplaatst om ruimte te creëren voor de verschillende functies en ambities. Daarmee is er dus nog behoefte aan een fietsenstalling voor meer dan 7000 plekken. Van de reizigers die met de fiets naar het station komen, komt ongeveer 75-80% vanaf de centrumzijde naar het station. Daarmee is dus ook aan deze zijde de behoefte aan extra fietsenstallingen. De 20-25% van de reizigers die het station vanaf de westzijde zal benaderen is met de geplande stalling van 3000 plekken goed voorzien.

4. Oplossingsrichtingen

Voor de aanpak van de opgaven in het stationsgebied hebben we verschillende opties verkend. Voor een aantal van deze oplossingsrichtingen is reeds een keuze gemaakt. Een aantal andere opgaven dienen in een later stadium nog te worden uitgewerkt.

Fietsenstalling

Er is al vroeg geconstateerd dat voor alle ambities in het stationsgebied ruimte gevonden moest worden. De voornaamste mogelijkheid is het weghalen van de bovengrondse fietsflat. Daarnaast kan vervanging van de bestaande ondergrondse fietsenstalling onder het stationsplein ervoor zorgen dat de ruimte voor het station op een andere manier kan worden gebruikt. Op dit moment is dit door de beperkte draagkracht van de constructie van het dek op deze fietsenstalling niet mogelijk. Daarom is ervoor gekozen in te zetten op een nieuwe volledig ondergrondse fietsenstalling op de locatie van de bestaande ondergrondse en bovengrondse fietsenstallingen. Dit betreft dus de ruimte tussen het Mercurehotel en het busstation aan de noordzijde. We hebben ook een globale verkenning uitgevoerd naar mogelijke andere oplossingsrichtingen, zoals een stalling die toegankelijk zou zijn vanuit de Tunnelweg of stallingsvoorzieningen onder het spoor, maar deze zijn constructief zeer moeilijk uitvoerbaar, sluiten niet goed aan op de bestaande routes naar het station en bieden mede daardoor onvoldoende voordelen die opwegen tegen de duidelijk vele malen hogere constructiekosten (zie bijlage).

Busstation

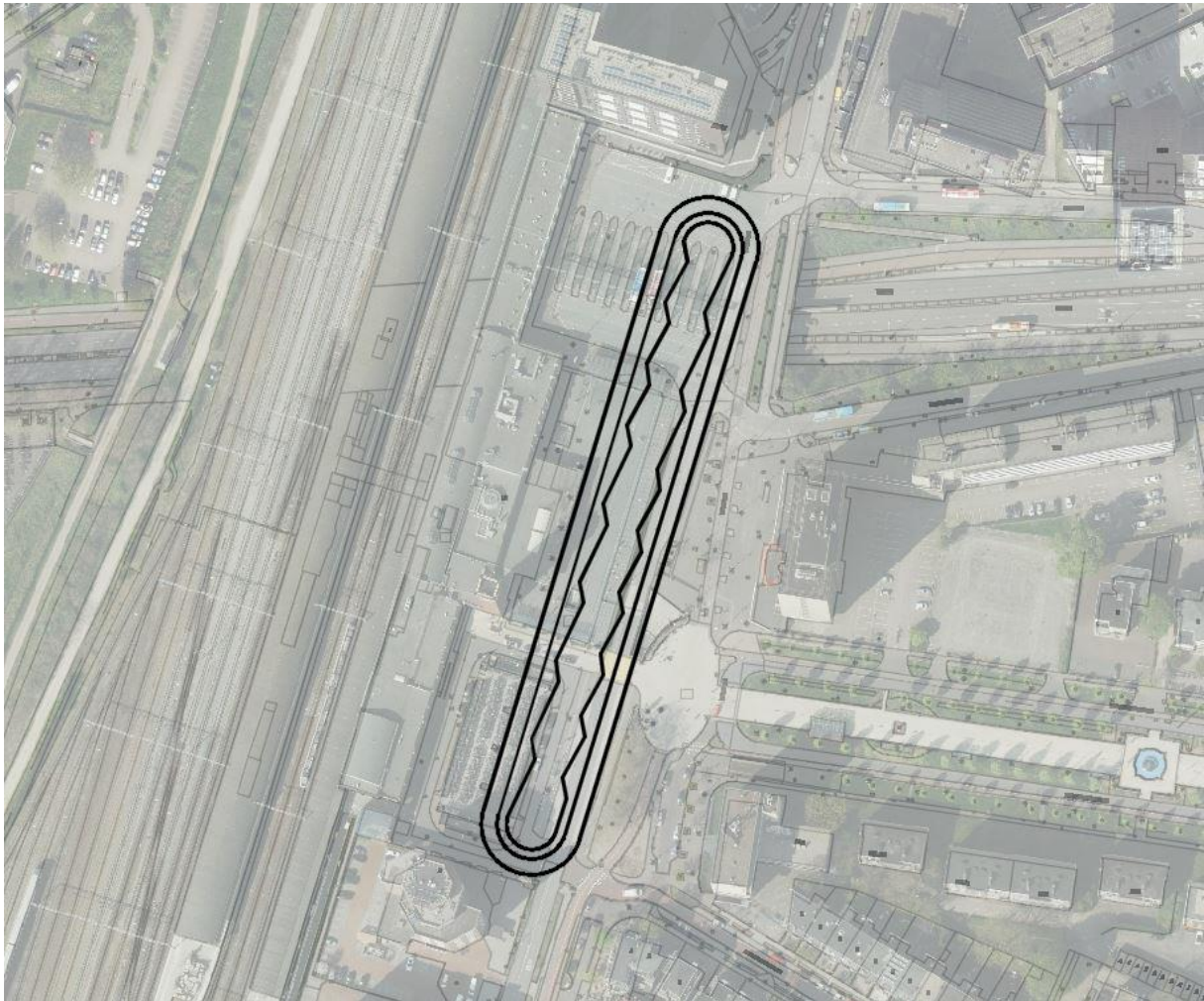
Het huidige busstation biedt onvoldoende capaciteit voor de hoeveelheid bussen, in de huidige situatie maar zeker richting de toekomst. Voor de aanpak van het busstation hebben we verschillende opties verkend. In het verleden is al eens verkend of we het busstation zouden kunnen verplaatsen naar de westzijde van het station. Hiervoor ontbreekt echter aan de westzijde de benodigde ruimte, en het wegennet van de stad zorgt ervoor dat de meeste bussen aan de centrumzijde hun bestemmingen hebben. Daardoor is een verplaatsing van het busstation naar de westzijde geen reële optie gebleken.

Het uitbreiden van de bestaande capaciteit van het busstation aan de centrumzijde kan op verschillende manieren. Ten eerste is het mogelijk om de ruimte te benutten direct naast het bestaande busstation. Op dit moment bevindt zich hier nog de snelfietsroute en een verbindingsweg tussen de Spoorstraat en de Burgemeester Hustinxstraat. Het wegnemen van deze twee ruimtegebruikers zou uitbreiding van het bestaande busstation mogelijk maken. Er is ook gekeken naar het uitbreiden van het busstation aan de zuidzijde. In het verleden heeft zich aan de zuidzijde al een streekbusstation bevonden. Het is mogelijk om ook in de nieuwe situatie zowel aan de noord- als zuidzijde bussen te laten halteren. Dit levert echter een veel grotere overstapafstand op voor veel van de reizigers en leidt voor hen daarnaast tot onduidelijkheid in het zoeken naar de juiste bushalte. Ook zorgt het splitsen van het busstation ervoor dat de benutting van de beschikbare haltecapaciteit minder efficiënt wordt. Daardoor is in totaal een beduidend grotere ruimte nodig voor het busstation.

Hoewel het volledig splitsen van het busstation dus niet als zinvol wordt gezien, is er wel de mogelijkheid om met ingrepen aan de zuidzijde de capaciteit van het bestaande busstation te vergroten. Op dit moment vraagt namelijk lijn 10, de buslijn die als pendel tussen station Nijmegen en de universiteitscampus Heyendaal rijdt, een grote capaciteit op het busstation. Hoewel de instaphalte zich al aan de zuidzijde van het station bevindt, dient lijn 10 wel via het busstation te rijden om daar reizigers uit te laten stappen en om te keren en weer richting Heyendaal te kunnen vertrekken. Door het creëren van een volwaardige halte inclusief keermogelijkheid aan de zuidzijde van het station specifiek voor lijn 10 wordt veel capaciteit op het busstation vrijgemaakt. Omdat lijn 10 als campuspendel een duidelijk andere functie heeft dan de overige buslijnen, gelden de bezwaren voor een gesplitst busstation in dit geval veel minder. Er zijn veel minder overstapbewegingen tussen lijn 10 en de andere buslijnen, en de vindbaarheid van lijn 10 is door het andere en vaak veel regelmatigere gebruik minder problematisch. In de toekomst kan ook worden ingezet op een ander type bus, bijvoorbeeld in de vorm van Bus Rapid Transit. De mogelijkheden hiervoor zijn ook groter op het moment dat deze buslijn een eigen haltevoorziening op het station heeft.

Een andere optie die is verkend is het creëren van een eilandperron voor de bussen. In de huidige situaties moeten reizigers oversteken naar het busperron vanaf de wachtruimte en kruisen hierbij de rijbaan voor bussen. Dit kan door sommige gebruikers als onprettig of zelfs onveilig worden ervaren. Het creëren van een eilandperron voor de bussen heeft echter grote nadelen. Ten eerste zorgt een eilandperron ervoor dat haltes niet dynamisch kunnen worden gebruikt, omdat reizigers al bij de juiste halte moeten staan te wachten. Een bus kan dus niet naar een andere halte rijden als de aangewezen halte nog bezet wordt door een andere bus. Dit betekent dat een veel groter aantal haltes nodig is om voldoende capaciteit te creëren. Ook de rijcurves die bij een dergelijk busstation nodig zijn zorgen voor een groter ruimtegebruik voor een busstation met eilandperron. In onderstaande tekening is een schetsmatige inpassing van een eilandperron getekend, waarvan de inschatting is dat deze net kan voldoen aan de op dit moment benodigde capaciteitsvraag, maar weinig flexibiliteit biedt richting toekomstige uitbreiding van het OV netwerk. Ook moge duidelijk zijn dat bij een dergelijk busstation, de loopafstanden voor overstappende

busreizigers zeer groot kunnen worden. De totale ruimtevrage voor een dergelijk busstation is zodanig groot dat deze slecht inpasbaar is in bijvoorbeeld de verschillende looproutes, en is er voor de overige ambities in het stationsgebied geen ruimte overblijft. Om deze redenen is niet gekozen voor een dergelijk busstation.



Bron: Toekomstvast busstation Nijmegen, Bono Traffics 2019

Ook het naar de zuidzijde verplaatsen van het gehele busstation is verkend. Deze optie levert echter geen ruimtelijke winst op, zorgt voor een minder goede aansluiting op bestaande aan- en afrijdroutes, en is door de beperktere fysieke ruimte aan de zuidzijde lastiger in te passen.

Verkeersstromen

De diverse kruisende verkeersstromen in het stationsgebied zorgen ervoor dat de oversteken als onveilig worden ervaren. Omdat het aantal reizigers dat van de verschillende modaliteiten gebruik maakt zeer groot is, lijkt het niet mogelijk om al deze stromen op een goede manier op maaiveldniveau te combineren.. In de verkenning van oplossingsrichtingen is daarom gekeken naar zowel het wegnemen van specifieke vervoersstromen als naar het ongelijkvloers oplossen van conflicten.

Het wegnemen van de bestaande vervoersstromen in het stationsgebied is niet goed mogelijk. Het stationsgebied als bestemming functioneert juist vanwege de uitmuntende bereikbaarheid voor allerlei modaliteiten. De voetgangersverbindingen tussen het station en het centrum van de stad (en ook andere bestemmingen in de nabijheid van het station) zijn uiteraard van primair belang. De bestaande snelfietsroute voor het station langs sluit zeer goed aan op zowel de Snelbinder, de fietsroute door de spoorkuil richting campus Heyendaal en de verschillende routes richting het centrum. De busbaan voor het station is essentieel voor de bereikbaarheid van het busstation vanuit de verschillende richtingen. Er is verkend of het mogelijk zou zijn om het busstation zodanig te splitsen dat er geen bussen meer voor het station langs zouden rijden, maar naast de hierboven al genoemde nadelen betekent dit ook dat reizigers vanuit het zuiden van de stad (vanaf de campusbaan of de Graafseweg) niet meer zonder overstap verbonden zouden zijn met het centrum van Nijmegen. Dit is een onacceptabele ingreep in

de dienstverlening van het openbaar vervoer, en zorgt daarnaast ook voor operationele problemen in het verknopen van buslijnen.

Voor het ongelijkvloers oplossen van de verkeersstromen zijn drie opties verkend:

- Het verlagen van de busbaan
- Het verlagen van de voetgangersroute(s)
- Het verlagen van de fietsroute

Een optie waarbij van een brug gebruik wordt gemaakt voor een van deze vervoerwijzen is verworpen omdat hiermee een te grote ingreep wordt gepleegd in de bestaande stedenbouwkundige structuur waarbij zichtlijnen op onder andere de cultuurhistorische waardevolle stationsgebouwen doorbroken worden. Ook de herkenbaarheid van het stationsgebied en oriëntatie richting het centrum worden daarmee duidelijk beperkt.

Verlaagde busbaan

Het verlagen van de busbaan is als een van de eerste opties verkend. Het is met de huidige ligging van het busstation echter niet goed mogelijk om de busbaan zodanig te verlagen dat deze voor voetgangers ter hoogte van de Van Schaeck Mathonsingel te kruisen is. Dit komt doordat de afstand tussen de Van Schaeck Mathonsingel en het busstation onvoldoende groot is om bussen hier het benodigde hoogteverschil (laag genoeg om onder voetgangersverbinding door te gaan, maar weer ter hoogte van het busstation op maaiveld) te laten overbruggen. Bij deze oplossing zou daarbij ook het bestaande conflict tussen bus en fiets blijven bestaan (ter hoogte van bgm Hustinxstraat, en ter hoogte van Spoorstraat/Stieltjesstraat). Vanwege de ligging bovenop de Tunnelweg kan het busstation ook niet zomaar verlaagd worden. Overigens, de kosten die daarmee gemoeid zouden zijn, zijn enorm. Daarbij is een ondergronds busstation ook onwenselijk omdat dit al snel als sociaal onveilig kan worden ervaren.

Verlaagde voetgangersroute

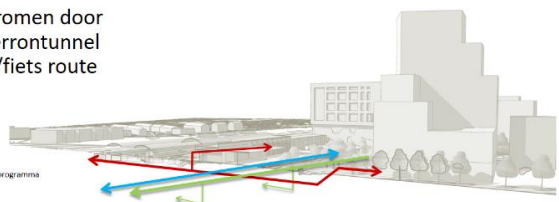
Het verlagen van de voetgangersroute zou mogelijk zijn door het niveau van de perrontunnel onder de sporen door te trekken tot voorbij de busbaan en eventueel ook de snelfietsroute. Waar reizigers in de huidige situatie vanuit de perrontunnel op het perronplein bij perron 1 in het station boven komen, zouden zij in deze situatie op het -1 niveau blijven totdat zij ofwel richting busstation/Doornroosje of richting ROC zijn afgeslagen, of dat zij onder de busbaan door richting centrum zijn gelopen. Hiermee zou voor voetgangers een conflictvrije route richting het centrum kunnen worden gecreëerd. Deze oplossing heeft echter ook grote nadelen:

- Er zijn er vraagtekens bij de technische haalbaarheid van een ondergrondse voetgangersroute, mede vanwege een mogelijk conflict met het stamriool.
- Deze oplossing past niet bij de breedgedragen wens en ambitie om van het stationsplein een levendig en sociaal veilig plein te maken, waar wat te beleven valt, bijvoorbeeld terrasjes, speelaanleidingen etc, kortom hoge verblijfskwaliteit op maaiveld. Als voetgangers nauwelijks meer gebruik maken van het stationsplein vervalt een belangrijk deel van deze functie.
- Ook zorgt deze oplossing ervoor dat reizigers zich vanaf het -1 niveau moeten oriënteren op hun vervolgroute: wil men richting busstation, richting het ROC, richting het centrum via de Burgemeester Hustinxstraat of via de Van Schaeck Mathonsingel. Het is voor reizigers veel lastiger om zich op dergelijke keuzes te oriënteren als zij zich niet op maaiveldniveau bevinden, en als zij ook de bestemmingen waar zij naartoe gaan niet kunnen zien.
- Doortrekken van het niveau van de perrontunnel onder het stationsplein zou ook de beschikbare ruimte voor een ondergrondse fietsenstalling beperken.
- Tot slot vervalt met deze oplossing een belangrijk deel van de functionaliteit van het bestaande stationsgebouw. Reizigers zouden op -1 onder het stationsgebouw doorlopen, en de cultuurhistorisch waardevolle invulling van het station zou hiermee ophouden te bestaan.

Verlaagd maaiveld optie:

Ontvlechten stromen door doortrekken perrontunnel tot voorbij bus/fiets route

- Kooptbare ingreep
- Lange tunnel nodig, onvoldoende programma
- Stationsgebouw wordt overbodig
- Geen oplossing voor busstation
- Beperking ruimte voor fietsenstalling



Verlaagde fietsroute

De laatste optie voor het ongelijkvloers oplossen van de verkeersstromen die is verkend is het verlagen van de fietsroute. Het is mogelijk om de fietsroute die van noord naar zuid loopt verlaagd aan te leggen. Deze route sluit op niveau aan op de aantakking van de Snelbinder op de Stieltjesstraat. Fietzers die nu vanaf de Snelbinder richting station moeten klimmen zullen in deze optie op gelijk niveau blijven. Op dit niveau zullen zij vervolgens onder de busbaan ter hoogte van de Spoorstraat door rijden. Hiermee kruisen zij de bussen vanuit het centrum en vanaf de Waalkade (vanaf de Stieltjesstraat) ongelijkvloers. Vervolgens kunnen fietsers via een brug over de Tunnelweg rijden. De ruimte naast het bestaande busstation waar op dit moment de snelfietsroute is gelegen kan dan gebruikt worden voor de uitbreiding van het busstation. Aan de zuidzijde van de Tunnelweg kunnen fietsers onder de Burgemeester Hustinxstraat door. Hiermee is ook de tweede kruising met bussen richting het centrum ongelijkvloers gemaakt. Vanaf de Tunnelweg kunnen aantakkingen aan deze fietsroute worden gemaakt die deze route verbinden met het centrum (richting Nassausingel/Keizer Karelplein, Smetiusstraat/Plein 1944 en Kronenburgersingel) en met de westzijde van de stad via de Tunnelweg. Voor het station kunnen deze fietsers vervolgens onder de voetgangersroutes tussen station en centrum via zowel Burgemeester Hustinxstraat als Van Schaek Mathonsingel door rijden. Tevens biedt deze verlaagde ligging een mogelijkheid om op gelijk niveau af te slaan naar de eerder genoemde ondergrondse fietsenstalling onder het stationsplein. Fietzers hoeven hiermee niet meer met de fiets een trap af te lopen richting de fietsenstalling, maar kunnen simpel de fietsenstalling bereiken. Verder richting het zuiden kan ook de kruising met verkeer naar Mercure en ROC ongelijkvloers worden gemaakt, en kan de fietser ter hoogte van de splitsing Campusbaan/Arend Noorduijnstraat weer op maaiveldniveau worden gebracht. Ook deze oplossing heeft nadelen, waaronder de aansluiting op de Van Schaek Mathonsingel en de Van Oldenbarneveltstraat en de aansluitingen van de verdiepte ligging naar het maaiveldniveau ter hoogte van ROC en de Stieltjesstraat, waar een smaller profiel moet worden ingepast. Deze nadelen spelen naar verhouding met de opties voor de bus en de voetgangers voor beperktere groepen (slechts 15% van de fietsers vanaf de centrumzijde komt via deze twee straten) en ook zijn hiervoor makkelijker oplossingen te bedenken voor lagere kosten.

Conclusie

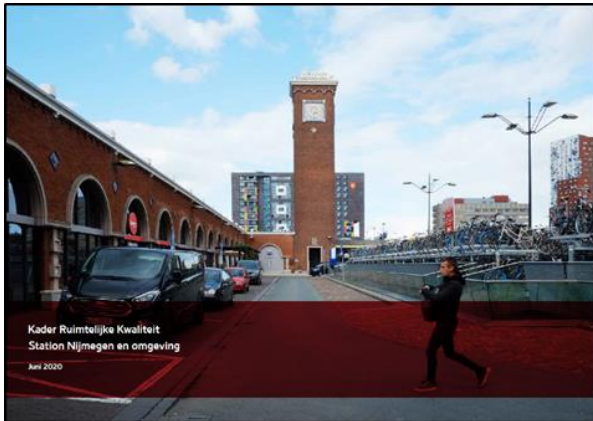
De oplossing van de verlaagde fietsroute wordt om bovenstaande redenen gezien als de meest geschikte om de bestaande verkeersstromen te ontvlechten. Deze oplossing biedt echter nog geen soelaas voor de bestaande kruising tussen bussen en voetgangers. Echter, het verlagen van de fietsroute kan ook hierop een positief effect hebben. Op dit moment zorgt de opeenvolging van conflicten (bus, fiets, auto) ervoor dat de route naar het station voor voetgangers onoverzichtelijk is. Door het wegnemen van de drukste route in deze opeenvolging (15.000 fietsers per dag), wordt het beeld voor voetgangers in deze situatie veel rustiger. Daarnaast zorgt de verdiepte ligging van het fietspad ervoor dat de voetgangersroutes meer gestuurd kunnen worden, aangezien deze met bruggen de verlaagde fietsroute moeten kruisen. Hoewel dit uiteraard vraagt om voldoende breedte voor deze routes om drukte te voorkomen, biedt dit wel kansen om de kruising met de busbaan veel beter vorm te geven dan nu het geval is. Aan deze vormgeving moet nog worden ontworpen. Gedacht kan worden aan een middeneiland waarmee de busbaan in twee keer kan worden overgestoken, een plaatselijke versmalling voor de busbaan zodat de over te steken afstand wordt verkleind, of andere maatregelen die deze oversteek beter herkenbaar en beter toegankelijk maken. Deze ontwerpoptie vraagt om een afweging tussen het belang, zeker op het station, van een goede doorstroming van het busvervoer, en daarmee een aantrekkelijker OV, en een veilige en comfortabel oversteek voor voetgangers, ook diegenen met een beperking. Met een totaal aantal van ongeveer 1800 bussen per etmaal (en iets minder dan 160 per uur in de spits), is de verwachting dat de kruising tussen voetgangers en bussen op een veilige en overzichtelijke manier gelijkvloers is op te lossen.

5. Voorkeursopties en openstaande opgaves

Op basis van bovenstaande beschrijving van de huidige situatie in het stationsgebied en de verkenning van mogelijke opties is voortgeborduurd in het Kader Ruimtelijke Kwaliteit. Daar vloeit het volgende uit voort:

1. Er is een nadrukkelijke voorkeur voor een verlaagde fietsroute, beter bekend als fietsvallei. Deze loopt vanaf de aansluiting van de Snelbinder op de Stieltjesstraat tot aan de splitsing campusbaan-Arend Noorduijnstraat, ter hoogte van de fietsenstalling van het ROC. Deze fietsvallei als verdiepte maaiveld in het stationsgebied, vraagt om nadere uitwerking. Oriëntatie, overzicht en veiligheid zijn cruciaal voor het slagen van deze complexe ruimtelijk ingreep. Zo moet er goede aansluiting zijn op het fietsnetwerk van de stad en routes naar de omliggende wijken. Die uitwerking wordt meegenomen in de fase van het opstellen van het Programma van Eisen.
2. Uitbreiding van het busstation op de huidige locatie, gecombineerd met een aparte halte voor lijn 10 aan de zuidzijde is uitgangspunt voor verder onderzoek.

3. We willen de bestaande looproutes vanaf het station naar het centrum op een gelijkwaardige manier in stand houden.



Pas als alle onderzoeken zijn afgerond en stakeholders hun inbreng hebben kunnen leveren, worden definitieve keuzes gemaakt.

Naast deze voorkeursopties beschrijft het Kader Ruimtelijke Kwaliteit nog een groot aantal andere opgaves in het stationsgebied. Het gaat dan om onder meer om vergroening, het zoveel mogelijk behouden van bestaande cultuurhistorische waarden van de stationsgebouwen en het verder uitwerken van de wateropgave met het oog op het klimaatbestendig maken van het stationsgebied.

De analyses in het KRK en de daaruit voortvloeiende koers hebben het mogelijk gemaakt om tot overeenstemming te komen met het ministerie van I&W, de provincie Gelderland, ProRail en NS over financiering en inzet voor het Nijmeegse stationsgebied. Voor de verdere invulling van de plannen voor het station zal met nog veel meer belanghebbenden in gesprek gegaan moeten worden om zoveel mogelijk belangen in het toekomstige stationsgebied te kunnen laten terugkomen.

6. Proces vanaf nu

In het tweede en derde kwartaal van 2022 gaat het projectteam Centrumzijde aan de slag met het opstellen van het Programma van Eisen. Dat doen we samen met onze samenwerkingspartners ProRail, NS en de provincie, waarbij de gemeente de regie voert. Er is een Plan van Aanpak in voorbereiding waarbij onderwerpen als conditionering technische inpasbaarheid etc aan de order komen. Daarnaast maakt de omgevingsmanager een stakeholderanalyse en stelt een participatieplan op volgens het tienpuntenplan van de gemeenteraad. Naar verwachting zal het Programma van Eisen in het derde kwartaal van 2022 gereed zijn.

Bijlage 1: Documenten die in dit memo worden genoemd

2017: Ruimtelijk Raamwerk Stationsgebied Nijmegen (juni 2017) Royal Haskoning DHV

2018: Powerpointpresentatie bureau One Go

2019: Raadsbrief (19-01-2019)

2019: Powerpointpresentatie bestuurlijk overleg (3-7-2019)

2019: verslag bestuurlijk overleg (3-7-2019)

2019: rapport Bono Traffics

2020: Raadsbrief D200268221 (18-02-2020)

2020: bidbook "Thuis in de Hub" (23-09-2020)

2020: Kader Ruimtelijke Kwaliteit (25-11-2020)

2021: Planexploitatie Stationsgebied (24-11-2021)

Bijlage 2: Participatie tot nog toe

Globaal overzicht van de grote openbare participatiemomenten tot nog toe.

Let wel: *Dit betreft niet alleen fietsvallei/centrumzijde, maar stationsgebiedbreed.*

Niet meegeteld zijn individuele contacten/overleggen/correspondentie met stakeholders (waaronder de Fietzersbond, de Oogvereniging, de werkgroep Nijmegen Spoort Wel!, het Zelfregiecentrum en anderen) die zijn er ook veel geweest.

Najaar 2018: Gesprekken omgevingsmanagers ProRail en gemeente met alle wijkraden (allemaal afzonderlijk) rondom het station.

24 jan 2019: info-avond PHS + gemeente in wijkcentrum Titus Brandsma

18 feb 2020: Bijpraat sessie PHS + gemeente voor de gezamenlijke wijkraden op het stadhuis (op 26 mrt 2020 was een volgende grote inloopbijeenkomst gepland, die is niet doorgedaan vanwege corona. In plaats daarvan is een brief verspreid in de wijken rondom het station)

23 september 2020: bijeenkomst in de burgerzaal met alle cultuurhistorische verenigingen (presentaties Frans Ziegler + Hettie Peterse)

25 november 2020: mailing naar de hele stakeholderlijst + persbericht over toekenning subsidie BO Mirt en vervolgtraject.

Q1 2021: spoorcafe

Voorjaar 2021: bijeenkomst met wijkraden over PHS

Q2 2021: spoorcafe

5 juli 2021: grote informatiebijeenkomst PHS

sept 2021: bijeenkomst wijkraden over ontwerpbestemmingsplan Westentree

november 2021: grote informatiebijeenkomst ontwerpbestemmingsplan Westentree

Q4 2021: spoorcafe