Hermes Openbaar Vervoer BV

Prof. Dr. Dorgelolaan 50
5613 AM Eindhoven

Postbus 2356
5600 CJ Eindhoven

040 2358 600

Griffie gemeenteraad Nijmegen
Per e-mail verzonden aan: griffie@nijmegen.nl

Datum	7 februari 2022
Ons kenmerk	u22.00607
Onderwerp	Inspraakreactie Hermes op 'Raadsvoorstel Gewijzigde vaststelling bestemmingsplan Nijmegen - Centrum - Stationsomgeving-5 (fietsenstalling entree west CS)
Uw kenmerk	
Behandeld door	Angelique Jansen
Doorkiesnummer	[redacted]
E-mail	[redacted]

Geachte leden van de Gemeenteraad,

Naar aanleiding van de door u aan Hermes toegezonden zienswijzennota van 31 januari 2022 met het hierboven genoemde onderwerp, hebben wij de behoefte om uw gemeente en meer specifiek Bureau Ruimtelijke Planvoming schriftelijk te voorzien van onze inspraakreactie. Wij verzoeken dan ook de Griffie van Gemeente Nijmegen om deze brief toe te voegen aan de vergaderstukken op 9 februari a.s. zodat de raadsleden kennis kunnen nemen van onze reactie op genoemde nota.

Wij zijn van mening dat er in dit deelplan geen ruimte is gereserveerd in de openbare ruimte voor Treinvervangend vervoer, Schipholllijnen, Flixbus en Evenementenvervoer.
Wij verzoeken u hiervoor een alternatief te bedenken, bijvoorbeeld op de locatie van Vissers Meubelen en/of het P&R-terrein. Wij zijn meer dan bereid om in deze, en andere deelplannen, mee te denken en onze expertise in te zetten om te komen tot een zo optimaal mogelijk resultaat.

In de reactie van de gemeente wordt gesteld dat er met de volgende ingrepen de toekomstbestendigheid van het busstation bewerkstelligd wordt:

- Het aanbrengen van een bushalte bij de nieuwe Westentree;
- Het uitbreiden van het busstation aan de centrumzijde;
- Inclusief een aparte haltering voor de HOV-lijn 10 richting de Campus.

Hermes is het niet eens dat met de bovengenoemde ingrepen de toekomstbestendigheid van het busstation bewerkstelligd wordt. De rapportage van BonoTraffics weerspreekt het door de gemeente geschetste beeld dat met de bovengenoemde ingrepen de toekomstbestendigheid van het busstation bewerkstelligd wordt.

Het aanbrengen van een bushalte bij de nieuwe Westentree (alsmede langeafstandsbussen);

Met het aanbrengen van deze halte zal de halte Tunnelweg aan de oostzijde van de tunnel, de centrumzijde, voor het reguliere OV komen te vervallen. De langeafstandsbussen blijven dan wel halteren op de halte Tunnelweg aan de oostzijde van de tunnel.

Datum 7 februari 2022
Uw kenmerk u.22.00607

In de huidige situatie halteren de reguliere lijnbussen hier ook en conflicteren de reguliere lijnbussen en de langeafstandsbussen met elkaar. Er wordt gesteld dat met het verplaatsen van de bushalte naar de nieuwe Westentree dit conflict wordt voorkomen.
Het directe gelijktijdig gebruik van de halte is hier weliswaar v.w.b. deze 2 partijen opgelost, echter staat de Tunnelweg bekend om zijn congestie. Door het behoud van de halte aan de oostzijde van de tunnel voor de langeafstandsbussen, kan de busbaan niet verlengd worden voor de reguliere lijnbussen, terwijl hier zeer veel vertraging en hinder wordt ondervonden door congestie veroorzaakt door terugslag van de VRI. Dit voor zowel auto- als busverkeer.
Juist hierom hebben wij in onze zienswijze (d.d. 26 november 2021), deze uitbuiging van de rijbaan over de huidige halte Tunnelweg aan de oostzijde van de tunnel, t.b.v. verlenging busbaan, voorgesteld. De gemeente schetst dat de voorgestelde uitbuiging niet wenselijk wordt geacht, omdat hiermee deze ruimte voor de langeafstandsbussen komt te vervallen en er alsnog conflict zou ontstaan. Echter met de voorgestelde uitbuiging zijn de meeste mensen, zowel automobilisten als reguliere OV-reizigers geholpen. Door de halte aan de oostzijde van de tunnel te behouden voor de langeafstandsbussen, wordt het conflict niet verholpen en wordt de toekomstbestendigheid van het stationsgebied, maar ook de bereikbaarheid van de stad en de bijbehorende doorstroming van het verkeer en het openbaar vervoer niet bewerkstelligd.

Juist daarom stellen wij voor dat de langeafstandsbussen, alsmede treinvervangend vervoer en evenementenvervoer een eigen plek krijgen. Bijvoorbeeld op de locatie van Vissers Meubelen en/of het P&R-terrein. Een andere optie is uitplaatsing van deze functies naar bijvoorbeeld het terrein bij het Triavium. De eerste optie, de locatie van Vissers Meubelen en/of het P&R-terrein, geniet echter de voorkeur, daar dit de HUB-gedachte onderschrijft.

Daarnaast is op de nieuwe locatie van de bushalte voor de reguliere lijnbussen, bij de nieuwe Westentree, ook het treinvervangend vervoer geprojecteerd. Hierdoor zal er daar een conflict ontstaan tussen reguliere lijnbussen en treinvervangend vervoer. De beschikbare ruimte aldaar, zowel voor bussen als passagiers, is ontoereikend om het treinvervangend vervoer vanaf daar te laten plaatsvinden. Helemaal als hier ook nog de reguliere lijnbussen dienen te stoppen. Daarnaast lijk het ons niet wenselijk i.v.m. de direct aanliggende snelfietsroute.

Het uitbreiden van het busstation aan de centrumzijde

In het rapport van BonoTraffics wordt gesteld dat het busstation in de huidige staat niet voldoet. Het station kan de gevraagde capaciteit niet leveren. Het busstation creëert zijn eigen vertraging doordat bussen elkaar in de weg rijden. Naast de omvang van het aantal bussen blijkt ook de inrichting te krap. (Zo moeten aanrijdende en wegrijdende bussen op elkaar wachten om de rijbaan op te rijden). Dit is nu al het geval bij normaal gebruik, bij geplande en ongeplande treinstremmingen en evenementenvervoer wordt dit alleen maar erger.
Daarnaast zorgt laden en lossen van winkels op het treinstation voor oponthoud.

Met het uitbreiden van het busstation wordt er capaciteit toegevoegd. Echter is relatief recent deze capaciteit juist afgenomen doordat men Perron A heeft dichtgestraat t.b.v. de looproute naar Poppodium Doornroosje. Met de bovengenoemde uitbreiding wordt deze weer teruggegeven, waardoor er eigenlijk nagenoeg geen sprake is van echte uitbreiding, welke dringend benodigd is. Het terugbrengen van perron A zal een extra impuls geven aan de capaciteit van het busstation. Hierin hebben wij diverse mooie opties voor ogen om het voetgangersverkeer richting Poppodium Doornroosje via een alternatieve wijze te geleiden.
In de toekomst wordt een stijging van het aantal OV-reizigers verwacht, hierdoor is het belangrijk dat het busstation ook in de toekomst over toereikende capaciteit beschikt.

Datum 7 februari 2022
Uw kenmerk u.22.00607

Een andere conclusie van BonoTraffics is dat de beste variant van het busstation ook een compromis blijft. De capaciteit verbetert weliswaar, maar voldoet niet.
In het geval van treinvervangend vervoer en evenementenvervoer waarbij gebruik gemaakt wordt van het busstation, zal er drastisch capaciteit te kort komen.

Dit geldt overigens niet alleen voor het busstation, maar ook voor de bufferlocaties. Deze zijn gelegen aan de Spoorstraat en de Burgemeester Hustinxstraat. In de afgelopen jaren is de capaciteit hier al minder geworden door de bouw van de woontoren aan de Spoorstraat, alsmede door de overlast van geparkeerde auto's aldaar.

Wanneer er niet adequaat wordt gereageerd, komt de continuïteit, alsmede de aantrekkelijkheid van het OV in het gevaar. Daarnaast is er voor de toekomst ook nog veel nodig, niet in de laatste plaats vanwege de transitie naar Zero- Emissie voertuigen in het OV in de nabije toekomst.

Inclusief een aparte haltering voor de HOV-lijn 10 richting Campus

Het hier aangedragen argument klopt maar ten dele. Het is al grotendeels gescheiden. Er wordt nu al gehalteerd op een aparte halte, de extra aan te leggen halte zorgt voor extra capaciteit t.b.v. lijn 10. Het busstation wordt nu alleen gebruikt om te keren en om passagiers te laten uitstappen via het uitstapperron. Van echt gebruik van het busstation is geen sprake. De door de gemeente veronderstelde winst t.b.v. de toekomstbestendigheid van het stationsgebied wordt hier niet behaald.

Treinvervangend Vervoer (& Evenementen Vervoer)

Er wordt geen aparte ruimte gereserveerd voor treinvervangend vervoer, daar wordt gesteld dat er in een zeer intensief gebruikt gebied als het stationsgebied het niet proportioneel is om hier een aparte ruimte voor te reserveren, aangezien treinvervangend vervoer slechts op incidentele momenten gebruikt zal worden.
Er wordt gesteld dat met de verschillende uitbreidingen van halteplaatsen in het stationsgebied ervoor wordt gezorgd dat er meer ruimte en flexibiliteit zou zijn om treinvervangende bussen op het station te laten halteren, zonder dat dit tot disproportioneel veel hinder voor de lijnvoering van het reguliere busvervoer zal zorgen.

Wij zijn benieuwd waarop bovenstaande veronderstelling gebaseerd is en hoe dit gesteld kan worden. De rapportage gemaakt door BonoTraffics stelt namelijk iets totaal anders. Namelijk dat de beste variant van het busstation ook een compromis blijft. De capaciteit verbetert weliswaar, maar voldoet niet. In het geval van treinvervangend vervoer en evenementenvervoer waarbij gebruik gemaakt wordt van het busstation, zal er drastisch capaciteit te kort zijn.
Onze eigen ervaringen bevestigen het door BonoTraffics geschetste beeld. Zo staan naast het busstation ook de buffers vol met vreemde voertuigen en zijn haltes onbereikbaar voor reguliere lijnbussen door wachtende treinvervangend vervoer- of evenementenbussen.

Daarnaast zijn treinstremmingen, al dan niet gepland, steeds minder incidenteel. Er komen steeds meer ongeplande stremmingen. Met een aparte ruimte voor treinvervangend vervoer wordt ook het reguliere OV minder belast. Bijvoorbeeld wanneer er geen trein richting Arnhem rijdt, zitten de reguliere lijnbussen naar Arnhem bomvol waardoor de reguliere reiziger geen ruimte meer heeft. Met een aparte ruimte wordt dit effect beperkt. Deze ruimte zou tevens te gebruiken zijn voor Touringcars, Evenementenvervoer, en langeafstandsbussen als Schipholllijnen en Flixbussen. Dit past in de HUB-gedachte die men voor het stationsgebied voor ogen heeft.

Datum 7 februari 2022
Uw kenmerk u.22.00607

Hierbij kan er worden gedacht de locatie van Vissers Meubelen en/of het P&R-terrein. Een mooi voorbeeld hierin is Amsterdam.
Hier heeft men een soort parkeergarage voor touringcars. Wanneer men hier tevens goede perrons aanlegt, is er een pracht van een locatie voor dit soort vervoer. Bijkomend voordeel is dat hier bovenop gewoon gebouwd kan worden, waardoor de ruimtelijke druk sterk afneemt.

Het treinvervangend- en evenementenvervoer zet de exploitatie van het reguliere OV sterk onder druk. Alleen de door de gemeente geschetste toekomstige herziening van het draaiboek t.b.v. treinvervangend vervoer in het nieuwe stationsgebied is verre van toereikend. Dit zal niet afdoen aan het tekort aan ruimte op het busstation. Daarnaast is de praktijk ook nog anders dan de in het draaiboek geschetste theorie.

Nogmaals, wij zijn meer dan bereid om in deze, en andere deelplannen, mee te denken en onze expertise in te zetten om te komen tot een zo optimaal mogelijk resultaat, waarbij er ook daadwerkelijk een toekomstbestendig busstation en stationsgebied wordt gerealiseerd.

Wij gaan ervan uit dat u onze schriftelijke inspreekreactie wilt toevoegen aan de vergaderstukken voor de raadsvergadering op 9 februari a.s. en we hopen dat u onze reacties en zorgen serieus in overweging wilt nemen. Wij zien met belangstelling uw reactie tegemoet. Inmiddels verblijf ik,

Met vriendelijke groet,
Hermes Openbaar Vervoer

[redacted]

Drs. M.H.G. Mentink
Algemeen Directeur Hermes
Concessiedirecteur Connexxion regio Zuidoost