Van: Oogvereniging, ir. Jeroen van Dijk
Betreft: Fietsvallei bij station Nijmegen

Geacht College en geachte Raad,

Blinden en slechtzienden wensen een zelfstandig bereikbaar, veilig en toegankelijk station in Nijmegen. De openbare ruimte dient daartoe veilig en toegankelijk te worden ingericht. Dit voor 45.000 reizigers en daarbij voor blinden en zlechtzienen in het bijzonder. Bij een differentiatie van verkeerssoorten en een eigen voetgangersdomein kan in de gewenste veiligheid worden voorzien. Een doorgaande voetgangersverbinding tussen de centrumzijde en de westzijde van het station is essentieel voor de bereikbaarheid en de toegankelijkheid. De fietsvallei maakt een dergelijke voor de stad noodzakelijke verbinding onmogelijk. De fietsvallei op de stuwwal is een vreemde en ongewenste barrière tussen het centrum en het station. Een obstakel voor het station en stationsplein. De Oogvereniging geeft in de bijgaande zienswijze de kaders voor de ruimtelijke ontwikkeling aan. Een integraal plan voor de stad. Een station bereikbaar en toegankelijk voor de voetganger. Met een logische voetgangersverbinding tussen het centrum en Nijmegen west via een vernieuwde stationstunnel.

De Oogvereniging verzoekt de Raad om af te zien van de budgetreservering voor en de realisering van de fietsvallei.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Participatie
PHS Nijmegen en westentree
Postbus 20901
3500 EX DEN HAAG

betreft: Zienswijze Oogvereniging PHS Nijmegen en Westentree
kenmerk: U21-20 / JD
datum: 9 augustus 2021

Geachte mevrouw de minister,

Aanhef en machtiging

Onderstaand ontvangt u de zienswijze van Oogvereniging Nederland. In rechte vertegenwoordigd door de ir. J.J.P. van Dijk. Zie hiervoor de machtiging dd 27 juli 2021, kenmerk U21-20. Contactpersoon Jeroen van Dijk is voorzitter van het kernteam groep Gelderland van de Oogvereniging en ervaringsdeskundige.

1. Context van de betrokkenheid bij de opgave

Oogvereniging Nederland reageert op de plannen vanuit het perspectief van een veilige en toegankelijke samenleving. Een samenleving waarin iedereen moet kunnen meedoen, in het bijzonder mensen met een (visuele) beperking. Richtsnoer en toetsingskader zijn daarbij het VN Verdrag Handicap en een daarop afgestemde goede ruimtelijke ordening en inrichting. Het VN Verdrag Handicap is op 14 juli 2016 door Nederland geratificeerd. Door de Staatssecretaris is aangegeven dat deze ratificatie niet vrijblijvend is. De implementatie van het Verdrag in Nederlandse wetgeving is nog in volle gang. De Nederlandse gemeenten zijn aan de slag met het opstellen en uitvoeren van inclusieagenda's. In de gemeente Nijmegen is het Handboek Nijmegen Toegankelijk van toepassing. En is het Actieprogramma Inclusie 2021-2024 opgesteld. Dit Actieprogramma wacht thans op vaststelling door de gemeenteraad en op uitvoering. De evaluatie van de effecten van het VN Verdrag Handicap laat zien dat nog veel moet worden gerealiseerd. Om de samenleving bewust te maken. Om veiligheid en toegankelijkheid voor personen met een (visuele) beperking te borgen, in plannen en in de realisatie in de praktijk. Verwezen kan worden naar de rapportage van de doelgroep aan de VN, dd december 2019, de zogenaamde Schaduwrapportage. En naar de rapportage van het Sociaal en Cultureel Planbureau, dd juni 2021. Conclusies zijn dat de samenleving in de praktijk nog onvoldoende positief verandert. Derhalve moet, anticiperend op nieuwe wetgeving, in projecten worden voorzien in de totstandkoming van de doelen van het Verdrag. Dat geldt in het bijzonder voor een project zoals het onderhavige Tracébesluit PHS Nijmegen en Westentree. Er moeten plannen voor een bereikbaar, veilig en

toegankelijk station en omgeving worden gemaakt en gerealiseerd. Design for all en inclusief voor iedereen. De Oogvereniging constateert dat in de PHS Nijmegen en Westentree onvoldoende aandacht wordt gegeven aan de voetganger in het algemeen en aan voetgangers met een (visuele) beperking in het bijzonder.

2. Een integraal Ontwerp Tracébesluit en MER

Het bezwaar op het Ontwerp Tracébesluit en de MER spitst zich toe op voor de Oogvereniging belangrijke punten. Het ontbreekt aan een duidelijk reizigersprofiel in de planvorming. Dat leidt tot halfslachtige ontwerpcriteria. Er wordt in het vage reizigersprofiel geen rekening gehouden met mensen met een (visuele) beperking.

In het Ontwerp Tracébesluit PHS Nijmegen en Westentree neemt de onduidelijkheid toe op welke wijze bereikbaarheid, veiligheid en toegankelijkheid voor de reiziger geborgd zijn. Hoewel gesproken wordt over integrale plannen, nemen de plannenmakers, ProRail en de Gemeente, de vrijheid om een belangrijk onderdeel van het stationsgebied niet bij het Ontwerp Tracebesluit te betrekken. Maar dit gebied op basis van een bestuursovereenkomst uit te gaan werken. Het betreft de hoofdingang van het station, het busstation, de fietsvallei, de voetgangersstromen bij het station en richting stadscentrum, en te ontwikkelen vastgoed voor wonen, winkels en horeca aan de oostzijde van het station. Dit gebied met genoemde functies wordt in deze zienswijze als "Oostentree" aangeduid. Door de afspraak om de Oostentree via een bestuursakkoord uit te werken is het onmogelijk om een integrale publieke beoordeling te maken van een samenhangende PHS, Westentree en Oostentree. Dit knelt in het bijzonder bij de plannen voor de verschillende verkeersstromen. Voor bereikbaarheid, veiligheid en toegankelijkheid. Het gaat per dag om ongeveer 45.000 reizigers, 18.000 fietsers en 2.100 bussen. Deze verkeersstromen dienen integraal te worden bekeken en ontwerpcriteria moeten integraal voor de PHS, Westentree en Oostentree in de MER te worden beoordeeld.

In de MER is gekozen om de alternatieven te beoordelen op basis van toetsingscriteria, waaronder landschap, cultuurhistorie, het en dergelijke. Tegen de in het voorgaande geschetste achtergrond en op basis van het vigerende VN Verdrag Handicap dienen in de MER de toetsingscriteria bereikbaarheid, veiligheid en toegankelijkheid te worden toegevoegd. Voor alle reizigers, de voetgangers in het algemeen en voor mensen met een (visuele) beperking in het bijzonder.

Het Tracébesluit is de juridisch planologische en wettelijke grondslag voor gemeentelijke bestemmingsplannen en omgevingsvisie. Daarbij is in de Nijmeegse situatie een beoordeling in de vorm van een MER verplicht. Uit oogpunt van goede ruimtelijke ordening van de leefomgeving is een integrale beoordeling vereist. Dit is in het bijzonder van belang voor de reizigers, de 45.000 voetgangers. Bereikbaarheid, veiligheid en toegankelijkheid zijn

aspecten die daarvan deel uit moeten maken. Een integraal Tracébesluit voor PHS, Westentree en Oostentree is noodzakelijk. De Oostentree dient derhalve aan het Ontwerp Tracébesluit en de MER te worden toegevoegd. Anders kan de vereiste integrale beoordeling niet plaats vinden hetgeen in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.

Daarnaast valt over de stukken die ter visie liggen op te merken dat:

- **De detailkaarten (1:2500) zijn onduidelijk in de consequenties voor reizigers en reizigersstromen. Hoogten zijn niet te herleiden naar eventueel aanvullende noodzakelijke voorzieningen zoals hellingbanen, liften en roltrappen. Er moeten kaarten en detailkaarten toegevoegd worden aan de voorkeursvariant waarop bereikbaarheid en toegankelijkheid worden uitgewerkt voor reizigersstromen en reizigers, en in het bijzonder voor mensen met een (visuele) beperking. Het kan daarbij niet zo zijn dat de Oostentree op deze kaarten ontbreekt. De Oogvereniging wenst dat de gevraagde kaarten worden toegevoegd voor een integraal plan voor het gehele stationsgebied.**

- **Bij het benoemen van de autonome ontwikkelingen in het stationsgebied ontbreken in de MER een aantal belangrijke woningbouwplannen. Zoals ter plaatse van het voormalig Belastingkantoor, het Politiebureau en Vissers wooninrichting. Samen met het vooruitschuiven van het plan ter plaatse van het voormalige Metterswane met een bestuursakkoord roept het ontbreken van deze plannen in het Ontwerp Tracébesluit en de MER vragen op. Immers een integrale beoordeling van het stationsgebied is niet mogelijk. De Oogvereniging wenst een aanvulling met alle ontwikkelingen en plannen en toetsing daarvan in de MER.**

- **Problemen die bij de introductie van de Hoog Frequente Spoorlijn in Arnhem ontstaan, te weten het ontbreken van ruimte voor 42 bakeenheden op het opstel- en rangeerterrein in Arnhem maken onderdeel uit van het Nijmeegse Tracébesluit. Zonder verdere toelichting wordt dit Arnhems ruimtetekort opgelost in Nijmegen. Er wordt niet inzichtelijk gemaakt om welk ruimtebeslag dit gaat en welke ontwerpruimte zou ontstaan wanneer dit ruimtebeslag niet zou bestaan. Hoe zou deze ruimte in de Nijmeegse situatie (wellicht hoogwaardiger) kunnen worden benut. En hoe kan milieuoverlast worden beperkt. Milieuoverlast voor de bewoners nabij het opstelterrein en het heen en weer rijden van de 42 bakeenheden tussen Nijmegen en Arnhem. De Oogvereniging wenst een een afweging van dit besluit in de MER.**

3. Alternatief voor de toekomst

Nijmegen is een stad die zich voortvarend ontwikkelt. Daarbij neemt ook de behoefte en het gebruik van openbaar vervoer verder toe. Voor Nijmegen Centraal worden 45.000 reizigers

per dag verwacht. Een belangrijke reizigerstroom gaat vervolgens naar universiteit, hogeschool, en ziekenhuizen. Vanaf Nijmegen Centraal naar verwachting meer dan 15.000 reizigers per dag. Wanneer deze reizigers een meer directe treinverbinding zouden krijgen kunnen bus- en fietsverkeer door de stad sterk worden gereduceerd. Ook uit oogpunt van een snelle bereikbaarheid en reductie van verkeer- en milieubelasting in de stad en een hoogwaardiger ruimtegebruik bij Nijmegen Centraal zijn veel duurzame voordelen te behalen. Laat Nijmegen Centraal niet het eindpunt zijn van de PHS. Ontwikkel Heijendaal daartoe. De genoemde instellingen zijn de grootste werkgevers in Nijmegen. Een gunstige bereikbaarheid is een essentiële voorwaarde voor hun ontwikkelingsmogelijkheden en voortbestaan. De vraag is daarmee gerechtvaardigd waarom niet wordt voorzien in een adequate treinverbinding die deze reizigers direct naar hun (eind)bestemming brengt? Van Nijmegen Centraal naar Heijendaal. En waarom nu niet gericht geïnvesteerd wordt in het openbaar vervoer voor de toekomst? In plaats van nog meer bussen en fietsers door de stad te laten rijden. In de MER zou een dergelijk openbaarvervoersaltenatief kunnen worden bezien en afgewogen. De Oogvereniging stelt voor om dit alternatief te onderzoeken en in de MER op te nemen.

4. Het station en de aansluiting op de omgeving.

In het Ruimtelijk Raamwerk Stationsgebied Nijmegen dd juni 2017 wordt gekozen voor een algemeen profiel van de reiziger. Zo wordt er gesproken over “duidelijke zichtlijnen”, “duidelijke looplijnen”. De varianten die gekozen en beschreven worden voor het busstation, het stationsplein en het oversteken voor het stationsplein onderstrepen deze benadering van een wel heel algemeen en weinig gedifferentieerd profiel voor de reiziger.
Wat ontbreekt is een gedegen inventarisatie en analyse van de huidige situatie van de reiziger, de voetganger. En de uitgangspunten en voor een adequate structuur voor de toekomst. Hoe 45.000 reizigers, alle voetgangers, veilig en toegankelijk hun weg in het station en in de stationsomgeving kunnen gaan vinden. Gemist wordt hoe bereikbaarheid, veiligheid en toegankelijkheid zijn geborgd.

Voor het functioneren van het station en de stad zijn een goede afstemming en aansluitingen essentieel. In de onderhavige zienswijze wordt er voor gepleit om plannen integraal op te stellen. Voor de voetganger, moet het stationsgebied van oost naar west bereikbaar, veilig en toegankelijk zijn. Dat vraagt om een integraal plan. De onderdelen Station en Westentree maken deel uit van het Ontwerp Tracébesluit. De Oostentree niet. En hier wringt de schoen. Bereikbaarheid, veiligheid en toegankelijkheid zijn integraal noodzakelijk. En hierin wordt thans (nog) niet voorzien.

Het Nijmeegse station ligt op een stuwwal op een hoogte van 5-7 meter boven de stad. Bij het station zijn voorzieningen gemaakt zoals ondergrondsefietsenstallingen en een ondergrondse parkeergarage. Er is een voetgangers- en autotunnel tussen oost en westen en er is een stationstunnel in het station. In de huidige plannen zijn al deze ondergrondse voorzieningen niet met elkaar verbonden. Afhankelijk van welke voorzieningen worden gebruikt zal een reiziger per bezoek al gauw 10 - 15 hoogtemeters aan trappen, liften of hellingbanen moeten overbruggen. Het gaat daarbij om 45.000 reizigers. Op weg naar de

stad zullen reizigers de busbaan met 2.100 bussen en de fietsroute met 18.000 fietsers moeten oversteken. Vooralsnog zijn er geen oversteekvoorzieningen. Een ontoelaatbare onveilige situatie vindt de Oogvereniging. De Oogvereniging vraagt om op de kortst mogelijke termijn in adequate (tijdelijke) oversteekvoorzieningen voor mensen met een (visuele) beperking te voorzien. Dit opdat ook tijdens het ontwikkelen van de plannen en tijdens de uitvoering daarvan wordt voorzien in een veilige oversteek van busbaan en fietsroute.

In de voorliggend plannen zijn geen uitgangspunten geformuleerd of worden maatregelen voorgesteld waardoor de onveilige situatie wordt opgeheven. Gelet op het grote aantal reizigers zou moeten worden overwogen om verkeersstromen te scheiden. Om een afzonderlijk voetgangersgebied en een afzonderlijk gebied voor het bus, taxi en (snel)fiets te introduceren.

Het station en spoorlijn vormen een scheiding tussen Nijmegen Centrum en Nijmegen West. Voor bereikbaarheid van de stadsdelen dient te worden voorzien in een doorgaande verbinding van oost naar west. Indien hier de nieuwe stationstunnel voor wordt gebruikt en deze wordt doorgetrokken ontstaat de bedoelde verbinding. Aan de oostzijde kan de nieuwe stationstunnel gelijkvloers worden aangesloten op een verdiept stationsplein. Dat verdiepte plein kan dan kruisingsvrij aansluiten op de Burgemeester Hustinxstraat. Aan de westzijde kan de nieuwe stationstunnel met een hellingbaan op de Koninginnelaan worden aangesloten. Bij een dergelijke ruimtelijke inrichting zijn er geen trappen en liften voor de oost-westverbinding meer noodzakelijk. Een groot voordeel voor bereikbaarheid, veiligheid en toegankelijkheid. Ook uit oogpunt van duurzaamheid, energieverbruik en milieu scoort een dergelijke oplossing heel goed. De Oogvereniging verzoekt om te voorzien in een directe voetgangersverbinding tussen oost en west door het station en verzoekt te voorzien in een scheiding tussen voetgangers en andere verkeersstromen.

5. Communicatie, participatie en inschakeling ervaringsdeskundigen

De Oogvereniging staat voor een inclusieve samenleving en richt zich in dit project in het bijzonder op bereikbaarheid, veiligheid en toegankelijkheid voor personen met een (visuele) beperking.

De Werkgroep Inclusief Station Nijmegen & Omgeving representeert personen met een (visuele) beperking in Nijmegen. De Oogvereniging vraagt om deze werkgroep als ervaringsdeskundige bij de planontwikkeling te laten participeren. Dit conform het VN Verdrag Handicap. (motto: “niets over ons zonder ons”).

Afsluiting

De Oogvereniging vertrouwt er op dat u zal instemmen met onze zienswijze. En dat het Ontwerp Tracébesluit door u zal worden aangepast en afgestemd op onze zienswijze.

Hoogachtend,
Namens Oogvereniging Nederland

ir. J.J.P. van Dijk (Jeroen)
voorzitter kernteam groep Gelderland van de Oogvereniging

Contactpersoon en correspondentieadres:
ir. J.J.P. van Dijk (Jeroen)
[redacted]