Aan de gemeenteraad van Nijmegen
Cc: de ambtenaren en wethouders van de gemeente Nijmegen betrokken bij het stationsgebied

Nijmegen, 22 september 2021

Fietsersbond

Geachte leden van de gemeenteraad,

Vlak voor de zomer spraken we bij u in om u er nogmaals op te wijzen dat er varianten voor de plannen voor het stationsgebied zijn die het onderzoeken waard zijn. Zeker ook voor de fietsvallei en de fietsenstalling. Vanavond volgt er weer een besluitmoment voor u.

We hebben inmiddels wel inhoudelijker contact gehad met ambtenaren betrokken bij het stationsgebied. In de bijlage vindt u een eerste weerslag daarvan. Onze beoordeling is dat het vreemd is dat belangrijke varianten nu op ambtelijk niveau lijken te worden afgedaan. Vindt u het goed dat daar de keuze wordt gemaakt welke afwegingen het zwaarst wegen en welke belemmeringen het overwinnen waard zijn? Wij willen deze beoordeling met u delen in deze brief. Het leek ons goed dat u kennis neemt van de wederzijdse argumenten. U kunt u dan ook in aanloop naar uw besluit vanavond hier nog op beraden.

Wat kan het voor kwaad om een second opinion te vragen als het om zo'n belangrijke plek in de stad voor de toekomst gaat? Het gaat om het al dan niet uitsluiten van (kwetsbare) burgers van mobiliteit. Het gaat om het voorsorteren op een toekomst van duurzaamheid met comfort. Het gaat om de toegangspoort van onze stad met alle economische en sociale effecten van dien. Durft u inderdaad de verantwoordelijkheid te nemen voor het verder werken in één gedachterichting, terwijl er in de stad veel energie en draagvlak zit op het bijdragen aan waardevolle varianten?

Overigens hebben wij begrepen dat er dit jaar geen haast is met de BO-MIRT, omdat de onderhandelingen en besluiten pas gemaakt kunnen worden als er weer een missionaire minister is. Misschien kunt u dit bij de wethouders navragen.

Wij hebben voor deze herfst een openbare bijeenkomst in voorbereiding om onze plannen en informatie te presenteren. U en alle andere betrokken zijn hierbij van harte uitgenodigd om uw positie toe te lichten. Het onderwerp is er belangrijk genoeg voor.

Met vriendelijke groet,

Fietsersbond Nijmegen e.o.
U vindt onze meest recente plannen en andere documenten achter deze link: https://nijmegen.fietsersbond.nl/2021/08/03/actie-tot-11-aug-vraag-om-nader-onderzoek-stationsgebied-nm-cs/

Wij willen hier onder puntsgewijs de beoordelingen – zoals bekend op dit moment - weergeven:

Ambtelijke beoordeling	**Onze beoordeling**
Het **winkelcentrum verhuist** van BG aan de Centrumzijde naar -1 in de tunnel. Klopt dat?	In onze plannen lopen de meeste gebruikers op het -1 niveau. Ze worden er zelfs in geleid al vanuit de centrumzijde Van Schaeck Mathonsingel. Dit is goed voor de commercie en de sociale veiligheid. Het is wel zaak dat de toegang uitnodigend is (niet teveel trappen) en er dan voldoende ruimte is voor alle functionaliteiten van die doorgangsruimte. En met een doorgangsruimte die doorloopt tot en met Van Schaeck Mathonsingel heb je ook een droge loop naar het auto parkeren. Dat geeft ook extra kwaliteit.
NS en ProRail hebben een landelijk beleid en filosofie die gelden voor alle (grote) stations in Nederland. Daarmee creëren ze eenduidigheid en herkenbaarheid voor alle gebruikers van de stations.	NS en ProRail zijn vanzelfsprekend belangrijke partners in dit project, maar moeten ze bij de afwegingen ook altijd doorslaggevend zijn? Dit is zeker relevant als het huidige gemeenteplan op de belangrijkste beoordelingscriteria, zoals de totale reistijd en de veiligheid, geen verbeteringen geeft. Bovendien zien we in de praktijk dat er op verschillende stations verschillende keuzes worden gemaakt ook door ProRail/NS. Eindhoven krijgt een ondergronds busstation. Culemborg krijgt fietsenstallingen onder de sporen. Het winkelcentrum is in Arnhem binnen de toegangspoortjes en in Breda erbuiten. Sommige stations hebben geen hoogteverschil te overbruggen. Nijmegen heeft dat wel en daar kun je met het doortrekken van het maaiveld van West naar Oost ook gebruik van maken.
Het **ontvangstdomein** - de stationshal – is het centrale punt waar reizigers binnenkomen en geïnformeerd worden. Vanuit dat centrale punt worden reizigers naar het reisdomein (bus- en treinperrons), stallingen en stad geleid. Dit aspect is voor NS en ProRail van groot belang.	Het punt dat de gebruiker niet echt centraal staat, wordt hiermee onderstreept. Niet de diverse soorten gebruikers met diverse soorten behoeften staan centraal, maar het 'ontvangstdomein' moet koste wat kost gerealiseerd worden op de manier die proRail/NS voor ogen hebben. De dagelijkse forensen, en dat is de overgrote meerderheid van de reizigers, hebben vooral behoefte aan verkorte reistijd. Er is zeker behoefte aan een plezierige verblijfsruimte om te wachten en te ontmoeten. Dit zou je allemaal moeten willen combineren met het ProRail winkelcentrum, maar het /ontvangstdomein winkelcentrum moet niet alleen leidend zijn.
Er is een onderzoek gedaan naar waarom **de bussen niet naar -1** kunnen worden gebracht.	Is het mogelijk om dit onderzoek in te zien? Dit lijkt ons relevant voor de technische afwegingen. De bus naar -1 halen geeft een beduidend betere ruimtelijke kwaliteit voor het stationsplein en haar vele extra omwonenden straks.
De basis van de KRK plannen is gelegd en **de fietsvallei** is een van de weinige zaken die daarin echt vastligt.	Onze vraag is en blijft o.a. *hoe fietsers (en ook scooters) in heel hun variatie in gewicht en snelheid, de afslag kunnen maken naar andere zijstraten en richtingen dan de stationsfietsenstalling.

	*hoe de ruimtelijke kwaliteit van de fietsvallei goed te krijgen en behouden . * waarom je een afslag naar de fietsenstalling juist op het diepste punt en daarmee feitelijk zo kwetsbaar maakt.
De aanname dat het samenkomen van **voetgangers en bussen** het grootste veiligheidsprobleem is, wordt niet ondersteund door de cijfers. Er doen zich nauwelijks incidenten voor tussen deze twee verkeersstromen.	Vanuit de beleving van gebruikers van het station wordt de busbaan als gevaarlijk ervaren. Hier zijn ook vele signalen van bekend. Dat er weinig ongelukken gebeuren komt voor een deel door niet-gebruik van het station/OV, omdat mensen de situatie als gevaarlijk ervaren en er daarom niet voor kiezen er te komen. Ook hebben wij gebruikerservaringen geïnventariseerd. Er zijn enkele zwaar gewonden geweest op deze plek. Mocht u behoefte hebben aan die informatie dan is dat mogelijk.
Verreweg de meeste incidenten zijn aanrijdingen tussen **fietsers en voetgangers,** en fietsers onderling. Het scheiden van die twee verkeersstromen is dus het belangrijk om de veiligheid te verhogen. In uw ontwerp kunnen fietsers zich vrijer over het plein begeven.	We zijn benieuwd naar de aard van deze incidenten. Gaat het hier ook om zwaar gewonden? Hebt u hier gegevens van? Het grote nadeel van het ruimtelijk hard scheiden van de fietsers en de voetgangers is dat u ook een deel van de functionaliteit van het station beperkt. Juist mensen met actieve mobiliteit zouden elkaar moeten kunnen blijven ontmoeten en begroeten en daar de ruimte voor krijgen bij het station. Zeker ook als het plein een bijzondere verblijfsruimte wordt en bij evenementen als de Vierdaagse/Zevenheuvelenloop e.d Er zijn allerlei manieren om de fiets te reguleren, waar dit nodig is, en het lijkt goed om het gesprek daarover aan te gaan. Hier alvast wat aanzetten: *Wij dringen al een poos aan op het op een heel eenvoudige manier veiliger maken van de huidige situatie om nog iets meer te voorkomen dat dit soort incidenten plaatsvinden. Een lichte manier van inrichten van het huidige plein en ook dat van de toekomst kan juist ook een belangrijke rol spelen in het voorkomen van dit soort problemen. *Ook het zorgen dat er meer doorgaande fietsroutes van Noord naar Zuid door de stad komen kan drukte van doorgaande – snelle – fietsen effectief tegengaan. *‘Overlast’ van fiets parkeren kan vooral en voornamelijk tegengegaan worden door meer logische, kwalitatief goede fietsparkeerruimte die past bij de behoefte van verschillende soorten fietsen en fietsers. Hoe meer en hoe beter de parkeerruimte, hoe meer mensen het OV zullen gebruiken en met de fiets benaderen en zich zullen voegen naar wat praktisch en logisch is. Nog in reactie op de gemeentelijke plannen voor de fiets: de doorgaande fietser verdwijnt naast het station in een hellingbak onder het maaiveld en de te parkeren fiets verdwijnt in een stalling die niet geschikt is voor de fietsen van de toekomst. De fiets wordt op allerlei manieren weggestopt, terwijl die in onze varianten juist zichtbaar blijven en helpen bij het aanmoedigen van dit soort actieve mobiliteit.