

Onderwerp

Resultaat verkenningfase BO-MIRT Centrumzijde Station

Programma	Bereikbaarheid Wonen en Stedelijke ontwikkeling	Collegebesluit	26 augustus 2025
Portefeuillehouder	C.M.H. Daemen en N.P. Vergunst	Behandeldatum Raad	8 oktober 2025
		Status	Openbaar

Samenvatting

Dit voorstel heeft betrekking op de besluitvorming over de financieringsafspraken voor het voorkeursalternatief voor de centrumzijde station Nijmegen, als resultaat van de verkenningfase in het kader van het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport.

Het college is voornemens een samenwerkingsovereenkomst (SOK) aan te gaan voor planfase tot en met realisatie voor het project centrumzijde station Nijmegen tussen het Rijk, NS Vastgoed, NS Stations, ProRail, Provincie Gelderland en Gemeente Nijmegen. De financieringsafspraken zijn onderdeel van deze SOK. Hiermee wordt een belangrijke stap gezet om op afzienbare termijn tot realisatie van dit project te komen, dat een nieuwe fietsenstalling, fietsroute, busstation, openbare ruimte en stationshal betreft. Met dit project wordt tevens de noodzakelijke aansluiting op het Project Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) en de nieuwe Westentree van het Station gerealiseerd.

Om aan de financieringsafspraken met genoemde partners te kunnen voldoen is het nodig dat de gemeente haar aandeel regelt in het benodigde extra budget voor de centrumzijde. De gemeente is voornemens dit te doen door een aanvraag van € 7,3 miljoen, inclusief BTW voor Rijksmiddelen Woningbouw Mobiliteitsgelden (WoMo), of als deze aanvraag niet gehonoreerd wordt door dit extra budget te verwerken in het MPG van 2026.

Voorstel

1. Het bijgevoegde voorkeursalternatief voor de centrumzijde station Nijmegen, als resultaat van de verkenningfase in het kader van het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport, vast te stellen. Het voorkeursalternatief omvat de aanleg van een fietsroute, van busperrons met wachtruimte, van een ondergrondse fietsenstalling, van looproutes en van een nieuwe stationshal.
2. In het geval de benodigde aanvullende gemeentelijke bijdrage van € 7,3 miljoen incl. BTW niet wordt toegekend in het kader van de aanvraag Woningbouw Mobiliteitsmiddelen (WoMo) bij het Rijk, akkoord te gaan dat deze wordt verwerkt in het MPG van 2026.
3. De geheimhouding op de als geheim aangeduide financiële bijlage, opgelegd bij collegebesluit d.d. 26 augustus 2025, op te heffen nadat de uitgevraagde werkzaamheden zijn gegund.

Aanleiding

De gemeente heeft in 2020 het initiatief genomen om de ambitie van gemeente en partners (het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, NS, ProRail en Provincie Gelderland) voor

het station en omgeving te verwoorden in het bidboek 'Thuis in de hub'. Vervolgens is de ambitie uitgesproken om gezamenlijk te verkennen welke oplossingsrichtingen er zijn om deze ambitie te realiseren. Deze afspraken zijn vastgelegd in het raadsbesluit van 22 september 2021. Voor de verkenning is een projectorganisatie ingericht die rapporteerde aan het bestuurlijk overleg Stationsdistrict Nijmegen tussen genoemde partners en het ministerie van Binnenlandse Zaken.

Na een periode van gezamenlijk onderzoek en ontwerp is zomer 2024 het rapport verkenning centrumzijde station Nijmegen opgeleverd waarin het voorkeursalternatief wordt omschreven. Aangezien de raming van het voorkeursalternatief nog niet paste binnen het beschikbare budget en er aanmerkingen waren op governance en samenwerking voor het vervolg, was de conclusie van het ministerie van I&W, dat nog geen voorkeursbesluit kon worden genomen. Het bestuurlijk overleg Stationsdistrict Nijmegen heeft vervolgens opdracht gegeven een verbeterplan op te stellen wat heeft geleid tot een positief besluit in datzelfde bestuurlijk overleg van juni 2025 over financiering passend bij de scope van het project en principes voor governance en samenwerking, die zijn verwerkt in een samenwerkingsovereenkomst (SOK). Hiermee is het resultaat van de verkenningsfase centrumzijde station Nijmegen, onder voorbehoud van besluitvorming bij de partijen waaronder de gemeenteraad, klaar voor een voorkeursbesluit in het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO-MIRT). Met dit besluit start de planuitwerking van het project. In de planfase wordt toegewerkt naar besluitvorming over de realisatie. Het voornemen is om dit voorkeursbesluit in het BO-MIRT over het voorkeursalternatief in november 2025 te nemen.

Relevante besluitgeschiedenis

- Raadsbesluit van 25 november 2020 over het Kader ruimtelijke kwaliteit station Nijmegen, borging integrale ruimtelijke kwaliteit station en openbare ruimte.
- Raadsbesluit van 22 september 2021 over de BO-MIRT afspraken, waarmee € 10 miljoen beschikbaar is gesteld voor de centrumzijde ten laste van begrotingssaldo 2021.
- Raadsbesluit van 24 november 2021 over de Planexploitatie Stationsgebied, het meerjarig financieel kader uitvoering integrale gebiedsontwikkeling.
- Raadsbesluit van 9 oktober 2024 over de Gebiedsvisie Stationsdistrict met keuzes voor de te verwezenlijken ambities centrumzijde en hoe hier vorm aan wordt gegeven.
- Raadsbesluit van 13 november 2024 over de Stadsbegroting 2025-2028 waarin indexering t/m 2032 voor het gemeentelijk aandeel investering centrumzijde is opgenomen.
- Raadsbesluit van 18 juni 2025 over geheimhouding raadsinformatiebrief over centrumzijde station d.d. 13 mei 2025.

Beoogde impact: kaderstellend

Met het aangaan van een samenwerkingsovereenkomst (SOK) worden afspraken tussen betrokken partijen over projectbudget, governance en projectbeheersing vastgelegd van planfase tot en met (laatste) oplevering. Deze afspraken waar het financieel kader onderdeel van is, maken het mogelijk de vernieuwing van station Nijmegen af te ronden, wat een belangrijke aanjager is voor de gebiedsontwikkeling van het gehele Stationsdistrict. Het voorkeursalternatief voor de centrumzijde is integraal onderdeel van

de gebiedsvisie die oktober 2024 is vastgesteld door de raad. De gebiedsvisie vormt het kader voor alle projecten in het Stationsdistrict.

Het project centrumzijde station Nijmegen draagt bij aan programma's bereikbaarheid, wonen en stedelijke ontwikkeling:

- We zijn en blijven een stad die veilig bereikbaar is voor bewoners, bedrijven en bezoekers
- We zijn een aantrekkelijke stad om te wonen, met goede werklocaties, openbare ruimte en voorzieningen.

Deze ambities bereiken we onder andere door de volgende activiteiten:

- We benutten kansen, in samenwerking met externe partijen, om de bereikbaarheid van de stad te verbeteren.
- We ontwikkelen en geven uitvoering aan gebiedsgerichte projecten om de bereikbaarheid van het (economische) kerngebied te vergroten.
- We sluiten een bestuurlijke overeenkomst om de ruimtelijke kwaliteit van onze stad te verbeteren.

Argumenten

1.1 Voorkeursalternatief biedt perspectief voor verbetering centrumzijde

Aan de centrumzijde komen veel stromen en functies samen, wat in de huidige situatie tot knelpunten leidt, omdat de inrichting tal van gebreken kent en als onveilig, kil en stenig wordt ervaren. Voor de voetganger is het een verwarrend en weinig uitnodigend gebied, dat niet is ingericht om te verblijven.

Het voorkeursalternatief is een schetsontwerp en omvat de aanleg van een doorgaande noord-zuid fietsroute op maaiveld niveau. Het uitgangspunt is het integreren van negen busperrons op het noordelijke plein naast Doornroosje en drie busperrons voor bussen richting de campus op het zuidelijke plein naast het Mercure hotel. Er is een ondergrondse een-laagse fietsenstalling opgenomen met een capaciteit van circa 7.000 fietsen. De in- en uitgang van de fietsenstalling bevindt zich op het voorplein, ruimtelijk en in samenhang ingepast met de wachtruimte bij de busperrons op het noordelijke plein. Naar het centrum komen twee dominante looproutes, via de Van Schaeck Mathonsingel en de Burgemeester Hustinxstraat met de nieuwe stationshal als ankerpunt voor de oriëntatie van de reiziger in het gebied. Er wordt uitgegaan van een ondiepe, compacte hal die qua maatvoering en hoge verschijningsvorm nauwkeurig is afgestemd op het monumentale stationsgebouw. De hal krijgt een centrale loopverbinding die optimaal aansluit op de nieuwe trap en perrontunnel die vanuit het project PHS Nijmegen wordt gerealiseerd.

In het voorkeursalternatief wordt ook uitgegaan van een dikker bodempakket op het voorplein, boven op de nieuwe fietsenstalling. Samen met het infiltratiesysteem ontstaan hiermee mogelijkheden voor vergroening en klimaatadaptatie.

Het voorkeursalternatief omvat de volgende scope onderdelen:

- Fietsroute
- Busstation met busbaan
- Openbare ruimte inclusief stationsplein
- Fietsenstalling
- Stationshal

Vogelvluchtperspectief voorkeursalternatief



1.2 Keuze voorkeursalternatief leidt tot voortgang uitvoering gewenste verbetering

Met het Verbeterplan werd duidelijk dat het voorkeursalternatief door sterke budgetsturing is versoerd tot een functionele vernieuwing, waardoor het niet meer volledig aansluit bij de oorspronkelijke ambitie van het bidbook (2020). In opdracht van het college is vervolgens verkend of uitwerking van een ambitieuzer alternatief haalbaar is, met behoud van gereserveerde financiële bijdragen van de partners. Conclusie van deze verkenning is, dat een dergelijk alternatief nu niet haalbaar is, omdat hiervoor een nieuw, complex en zorgvuldig proces nodig is. Dat zou betekenen dat nu geen voorkeursbesluit kan worden genomen waarmee voortgang van de uitvoering van de gewenste verbetering mogelijk voor langere tijd stopt. Door nú wel het voorkeursbesluit te nemen, waar het voorkeursalternatief onderdeel van is, ronden partijen de verkenningsfase af. In de hierna volgende planfase wordt het voorkeursalternatief verder uitgewerkt tot een definitief ontwerp. In deze fase trachten we tot verbeteringen van het voorkeursalternatief te komen binnen de in de SOK gedefinieerde kaders.. Voor eventuele verbeteringen buiten deze gedefinieerde kaders is een zogenaamde bijbestelling procedure opgenomen in de SOK. Dat betekent dat deze mogelijk zijn, mits er overeenstemming in het bestuurlijk overleg Stationsdistrict is over de consequenties hiervan voor inhoud, voortgang en budget. Na afronding van de planfase volgt besluitvorming over de realisatie (geplande start uitvoering in 2029).

1.3 Financieringstekort voorkeursalternatief oplosbaar

Het Verbeterplan leidde tot de conclusie dat de raming met een beperkte ophoging, vanwege complexiteit ondergronden, inhoudelijk robuust is. Ook werd hiermee duidelijk, dat er eigenlijk geen opties meer zijn om te versoeren, aangezien tijdens de verkenning door zware budgetsturing al versoeringen ten koste van kwaliteit zijn doorgevoerd. Duidelijk werd dat het doorvoeren van opties tot het aanpassen van de scope of fasering van het project onverstandig zou zijn, aangezien deze uiteindelijk juist tot extra risico's of hogere kosten voor het totaal leiden. In het bestuurlijk overleg van 19 juni 2025 hebben partijen vervolgens vastgesteld gezamenlijk tot een sluitend dekkingsvoorstel voor het financieringstekort te kunnen komen, waar ook afspraken over toekomstige prijsstijgingen onderdeel van uitmaken. De Provincie heeft aangegeven haar benodigde middelen (à € 5 miljoen ex BTW) in de najaarsbegroting te regelen. I&W heeft met een besluit van de staatssecretaris in juni 2025 reeds in haar aanvullende financiering en indexering (à € 8,3 miljoen ex BTW) voorzien. De gemeente heeft reeds in de indexering op de al toegezegde

investering voorzien (begroting 2025 en MPG 2025) en is, onder voorbehoud van besluitvorming, voornemens in de in beslispunt 2 genoemde benodigde aanvullende gemeentelijke bijdrage (à € 7,3 miljoen inclusief BTW te voorzien doordat de aanvraag van de WoMo-middelen bij het Rijk wordt toegekend, óf in het geval deze aanvraag niet wordt toegekend, de gemeenteraad voor te stellen te besluiten de benodigde aanvullende gemeentelijke bijdrage te verwerken in het MPG van 2026.

1.4 Voorkomen ingrijpend groot onderhoud

Met het Verbeterplan is bij verkenning van de opties tot versobering de vraag aan de orde geweest welk scenario zich voordoet indien het project stukt. Vanuit het besef dat in de Stationshal een aansluiting op de oplevering van PHS moet worden gemaakt, en dat zowel de openbare ruimte als de gebouwde fietsenstalling onder het stationsplein einde technische levensduur naderen, zullen binnen 10 jaar maatregelen getroffen moeten worden. Niks doen is dan geen optie. Voor dit zogenaamde groot onderhoud zijn Rijk, Gemeente en NS verantwoordelijk. Bij een voorkeursbesluit november 2025 kunnen deze groot onderhoud ingrepen beperkt van omvang en tijdelijk zijn, gezien de verwachte start uitvoering (2029). In dat geval vallen de kosten voor de gemeentelijke beheerder weg en openbare ruimte dan naar verwachting mee. Indien geen voorkeursbesluit wordt genomen is overbrugging tot start uitvoering onzeker in de tijd en zullen ingrepen vanuit veiligheid en functionaliteit ingrijpend zijn. Die ingrepen raken dan ook de constructie (aansluiting PHS stationshal en herstel ondergrondse fietsenstalling), waardoor met name het Rijk met hoge kosten wordt geconfronteerd. Maar ook de gemeente dient in dat geval rekening te houden met aanzienlijke kosten voor herstel en onderhoud van weg en openbare ruimte.

1.5 Gevolgen voor mensen met een beperking, voor inclusiviteit en toegankelijkheid

Het voorkeursalternatief zorgt na oplevering (verwachting 2032) voor verbeterde toegankelijkheid en sociale veiligheid voor iedereen door herinrichting busstations, veiliger looproutes, wayfinding, informatievoorziening en verbetering van de centrale loopverbinding vanuit de stationshal. Bij een ambitieuzer alternatief duurt dit langer en zijn tijdelijke ingrepen nodig. Zie ook toelichting onder 1.2.

1.6 Gevolgen voor klimaat

Onderdeel van het voorkeursalternatief is de nieuwe fietsenstalling onder het Stationsplein, waarboven een bodempakket wordt aangebracht, zodat hier mogelijkheden ontstaan voor vergroening en klimaatadaptatie. Bij een ambitieuzer alternatief is potentie vergroening groter, dit duurt alleen langer. Zie ook toelichting onder 1.2.

2.1 De samenwerkingsovereenkomst leidt tot beheerste en voorspelbare planuitwerking

De centrumzijde station Nijmegen betreft een integrale gebiedsontwikkeling die uit meerdere onderdelen bestaat die niet los van elkaar en van de omgeving uitgewerkt en gerealiseerd kunnen worden. Aangezien alle betrokken partijen elkaar daarbij nodig hebben wordt een samenwerkingsovereenkomst (SOK) gesloten waarin afspraken over projectbudget, governance en projectbeheersing worden vastgelegd. De governance betreft alle betrokken partijen zijnde Rijk, de Provincie Gelderland, de gemeente Nijmegen, NS en ProRail. Daarbinnen wordt een 'projectorganisatie' ingericht om het project gerealiseerd te krijgen, die wordt gevormd door de gemeente, ProRail en NS. Partijen stellen tevens een bestuurlijk overleg in, met vertegenwoordigers van alle betrokken partijen. In de SOK wordt de mogelijkheid tot verbeteringen onder voorwaarden

opgenomen in een artikel over zogenaamde bijbestellingen c.q. gewenste aanvullende voorzieningen of werkzaamheden buiten de kaders.

Kanttekeningen

1.1 Resultaat verkenningsfase is suboptimaal

Met het opstellen van het Verbeterplan voor de Centrumzijde (november 2024 – juni 2025) kwam het volle besef dat het voorkeursalternatief, door stevige budgetsturing stevig had ingeboet op de oorspronkelijke ambitie van het bidbook. Dit betekent dat op de volgende onderdelen aan kwaliteit is ingeboet:

- Conflicten tussen verkeersstromen zijn slechts deels opgelost
- Suboptimale overstap bus-trein
- Fietsenstalling ligt niet aan perrontunnel
- Vergroening beperkt

Hoewel het resultaat van de verkenningsfase sober en functioneel is, biedt de uitwerking van de schetsvariant in de planfase voldoende verbetering ten opzichte van de huidige situatie waarin belangrijke onderdelen zoals de fietsenstalling en de openbare ruimte aan het eind van hun technische levensduur zijn. Daarmee biedt het resultaat van de verkenningsfase, voor Nijmegen de gewenste zekerheid voor een noodzakelijke aanpak op afzienbare termijn. Bovendien wordt in de SOK de mogelijkheid tot verbeteringen, bij de uitwerking van het voorkeursalternatief, onder voorwaarden opgenomen in een artikel over zogenaamde bijbestellingen c.q. gewenste aanvullende voorzieningen of werkzaamheden buiten de kaders.

1.2 Risico's

Alhoewel het resultaat van de verkenningsfase, voor Nijmegen de gewenste zekerheid voor een noodzakelijke aanpak op afzienbare termijn biedt, zijn er nog steeds risico's gemoeid met de uitwerking en realisatie van het voorkeursalternatief. Dit zijn de volgende:

- De gezamenlijke bijdragen van de partners worden volgens de uitgesproken intenties in het bestuurlijk overleg Stationsdistrict van 19 juni 2025 op prijspeil 2025 geregeld. Prijsindexering van de investeringsraming blijft echter een aandachtspunt. Met de SOK committeren partijen zich aan de afgesproken bijdragen en aan de inspanningsverplichting om over indexering sluitende afspraken te maken. Dit risico staat verder beschreven onder het onderdeel "Financien".
- Inzet van gemeentelijke en provinciale middelen aan onderdelen van het project, die in eigendom zijn van NS of ProRail, kunnen BTW-issues tot gevolg hebben, en derhalve kostprijsverhogend werken. Deze situaties zullen in de planfase (mede in overleg met de Belastingdienst) nader beschouwd worden. Daarbij wordt onderzocht volgens welke juridische constructie deze middelen het beste ingezet kunnen worden zodat een dergelijke kostprijsverhoging, indien mogelijk, voorkomen kan worden.
- Kansen voor verbetering van de OV-hub passend bij de oorspronkelijke ambitie van het bidbook zijn beperkt.

De risico's bij de keuze géén voorkeursbesluit te nemen, waar het voorkeursalternatief onderdeel van is, zijn financieel, in haalbaarheid van een nieuw plan (inhoudelijk, procedureel en financieel) en in potentiële imagoschade (stoppen samenwerking met partners, verbetering op de lange baan) echter groter waardoor de risicoafweging ten gunste van realisatie van het voorkeursalternatief uitvalt.

1.3 *Fatale termijn*

Het resultaat van de verkenningsfase centrumzijde station Nijmegen is klaar voor een voorkeursbesluit in het BO-MIRT van 5 november 2025. Om dit voorkeursbesluit te kunnen nemen, dient alle voorwaardelijke (financiële) besluitvorming bij de deelnemende partijen aan het project centrumzijde station Nijmegen genomen te zijn. Dit betekent een Raadsbesluit van de gemeente Nijmegen vóór 5 november 2025.

Gesprek met de stad

Het participatieproces rondom het voorkeursalternatief is uitgevoerd volgens het door alle betrokken partners vastgestelde participatieplan. Van het proces is een participatieverslag opgesteld.

Tijdens de verkenningsfase is opgehaald wat er leeft bij de omgeving en direct betrokkenen en wat zij belangrijk vinden dat onderzocht werd. Van start- tot en met de beoordelingsfase zijn belanghebbenden betrokken, passend bij de bedoeling van die fase en zoals vastgelegd in het participatieplan.

- In de startfase is de omgeving betrokken bij de bedoeling en het te verwachten resultaat van de verkenningsfase.
- In de analysefase is een aantal experts uit de omgeving gevraagd om advies op specifieke onderwerpen, met name toegankelijkheid en verkeersveiligheid.
- Tijdens de beoordelingsfase zijn reacties gegeven op de mogelijke alternatieven, waaronder het voorkeursalternatief. Deze reacties zijn divers en positief kritisch. De meeste reacties gingen over de thema's: verkeersveiligheid en toegankelijkheid, bereikbaarheid en logistiek, verblijfskwaliteit en uitstraling van het station.

De sfeer en reacties tijdens de laatste bijeenkomst lieten een positieve houding van de omgeving zien tegenover het project. Van het participatieproces is een participatieverslag opgesteld, zie bijlage 2.

Financiën

Met de samenwerkingsovereenkomst worden afspraken gemaakt over projectbudget, governance en projectbeheersing vanaf de planfase tot en met realisatie van het voorkeursalternatief. Voor de besluitvorming nú betekent dit dat de gemeente haar middelen voor de gemeentelijke investering in het voorkeursalternatief moet garanderen inclusief de afspraken over prijsindexering namens de regio.

Voorwaarden voorkeursbesluit in het kader van BO-MIRT

In de BO-MIRT 2020 waren geen afspraken gemaakt over de indexatie van de toegezegde middelen. Om het voorkeursbesluit te kunnen nemen is het noodzakelijk dat de gemeente:

- De door haar reeds toegezegde middelen indexeert t/m realisatie, hierover heeft de gemeenteraad al een besluit genomen met de stadsbegroting 2025–2028,
- De benodigde aanvullende gemeentelijke bijdrage van € 7,3 miljoen incl. BTW wordt geregeld door toekenning van de aangevraagde middelen bij het Rijk in het kader van Woningbouw en Mobiliteit, dan wel dat de raad besluit dat de benodigde aanvullende gemeentelijke bijdrage wordt verwerkt in het MPG van 2026.
- Garant zal staan voor het regiodeel (zijnde de bijdrage van de gemeente en de provincie), aangezien de Provincie een vaste subsidie verstrekt. Dit betekent onder

andere dat de gemeente risicodragend voor het regiodeel is en de benodigde indexering namens de regio tot en met realisatie regelt.

Dekking voorkeursalternatief

Voor dekking van het voorkeursalternatief is na besluitvorming door alle partijen, een voldoende hoog bedrag (prijsspeil 2025) van de 4 partijen gezamenlijk beschikbaar (NS, provincie Gelderland, Ministerie van IenW en de gemeente Nijmegen) en zijn afspraken gemaakt over indexatie door Rijk en Regio tot en met realisatie. Zie voor financiële informatie bijlage 3.

Risicoprofiel Centrumzijde:

De centrumzijde maakt onderdeel uit van de gebiedsexploitatie Stationsdistrict. De risicoanalyse van het Stationsdistrict wordt jaarlijks bij het MPG geactualiseerd. In het MPG 2025 bedraagt het risicoprofiel circa € 38 mln. De centrumzijde kent het grootste aandeel van alle deelgebieden van circa € 8 mln. Ondertekening van de SOK heeft invloed op het risicoprofiel, de belangrijkste effecten worden hieronder beschreven. Voor nu is er geen aanleiding om het risicoprofiel aan te passen. Bij het opstellen van het MPG 2026 zal de integrale risicoanalyse van het Stationsdistrict geactualiseerd worden.

Ten eerste zorgt de SOK voor duidelijkheid. De onzekerheid die ontstaat bij het niet aangaan van de SOK zou een negatief effect hebben op het risicoprofiel. Daarnaast daalt het risicoprofiel als er een positief besluit komt van het rijk over de aanvraag van de aanvullende gemeentelijke bijdrage via de WoMo subsidie.

Onzekerheid is er nog over de concrete invulling van de zogenaamde 50-50% cofinancieringsafpraak tussen Rijk en Regio ten aanzien van de benodigde investeringen. De concrete verdeling en uitwerking van deze afspraak (op eindwaarde) staat nog niet in deze SOK. Deze komt in de planfase aan de orde, en zal onderdeel zijn van de besluitvorming voor de overgang naar de realisatiefase. Dit zorgt voor de huidige fase wel voor extra onzekerheid, ondanks het feit dat het aandeel van de regio nu meer dan 50% bedraagt. Deze 50-50% regel betekent o.a. dat de gemeente garant staat voor zowel de indexatie als toekomstige overschrijdingen voor het aandeel van de Regio.

Vervolg

- Ondertekening SOK vervolg BO-MIRT traject – oktober / november 2025
- Besluitvorming over resultaat planfase en realisatie – naar verwachting eind 2026

Argumenten voor geheimhouding

1.1 De belangen die zijn gediend met het geheim houden van de geheime bijlage wegen zwaarder dan het belang van openbaarmaking.

De bijlage financiële informatie moet voor bepaalde tijd geheim blijven op grond van artikel 87, van de Gemeentewet. Het economische en financiële belang van de gemeente (artikel 5.1, tweede lid, onder b van de Woo) is in dit geval aan de orde. In de bijlage staan ramingen die van belang kunnen zijn voor toekomstige aanbestedingsprocedures om het project te kunnen realiseren. Deze informatie kan openbaar worden nadat de uitgevraagde werkzaamheden zijn gegund.

Bijlagen

1. Voorkeursalternatief centrumzijde station Nijmegen
2. Participatieverslag

3. GEHEIME bijlage financiële informatie