

31 mei 2022

Aan de gemeenteraad van Nijmegen
Cc wethouder Vergunst
Cc project stationsgebied



Fietzersbond

Onderwerp: **nuttige wenken bij het Tracébesluit Westentree: wat ligt er terug bij de gemeente en wat is strijdig met uw aangenomen moties?**

Beste raadsleden,

Op 9 maart heeft u het bestemmingsplan voor de Westentree stationsgebied vastgesteld en ook twee moties aan een meerderheid geholpen: de motie Hellingbahnhof is unaniem aangenomen en gaat erover dat de gemeenteraad 1 lift en trappen niet genoeg vindt voor de Westentree. De optie voor een hellingbaan moet onderzocht worden. De motie Participatie op het juiste spoor vraagt om het belang van handicap, voet en fiets een volwaardige rol te geven en het participatieplan te delen met de gemeenteraad. Onlangs kwam [het Tracébesluit Westentree](#) uit en vorige week ook de [Raadsbrief over het stationsgebied](#). Het lijkt ons goed om u een paar wenken te geven bij de voortgang van dit dossier.

Allereerst: **de motie ‘participatie op het juiste spoor’** heeft nog niet tot een bij ons bekend participatieplan geleid. We zijn al wel uitgenodigd om mee te praten over de Krayenhofflaan, de vijfknop en de Westentree maar de context daarvan is ons nog niet duidelijk en de afspraken zijn eind juni gedacht. Vooral nog heeft overleg met ons niet de vorm van dialoog en echte wederzijdse uitwisseling van inhoud gehad. Wij hebben in november 2021 aangegeven dat het dan voor ons weinig zin heeft. Uit de antwoorden op ons WOBverzoek is onlangs gebleken dat tot nu toe er niets tot weinig met onze inbreng is gedaan in het stadhuis, zoals u hebt kunnen lezen. Zie bijlage 2.

In de Raadsbrief over het stationsgebied staat dat de stakeholders in het tweede kwartaal van 2022 benaderd worden over onderzoek voor de centrumzijde. Daar is nu nog precies 1 maand voor dus. Er is al onderzoek gedaan naar ‘kabels, leidingen, riolering, archeologie, klimaatadaptie’, maar nog niet naar de door u gewenste aspecten van **voet-, fiets- en handicap belangen**. Zoals u in onze brief over ons WOBverzoek kon lezen, is dat onderzoek in het hele voortraject ook nog niet gedaan. Dus het wordt misschien toch tijd. Wilt u hier samen met ons aandacht voor blijven vragen?

Wij willen u erop wijzen dat **de veilige oversteek bij het stationsplein** niet genoemd wordt in de Raadsbrief voor het stationsgebied. Hij is formeel los gekoppeld van het grote stationsdossier, maar wij gebruiken dit element van de plannen als toetssteen voor hoe er vooral nog met onze voorstellen en het draagvlak voor belangen van voet-, fiets- en handicap in de stad wordt omgegaan. Op 28 maart hebben we als belangenorganisaties om tafel gezeten om de maatregelen van de gemeente hiervoor te beluisteren. Sindsdien hebben we een verslag en een reactie op onze eigen voorstellen gehad, maar de activiteit komt nog niet echt op gang, lijkt het. De ambitie van de wethouder om voor de zomer hier stappen gezet te hebben, zien we nog weinig gestalte krijgen.

In de rest van deze brief zullen we wijzen op de punten in hoofdstuk 3 van de zienswijzennota van het Tracébesluit waarbij een actieve rol lijkt te worden weggelegd of teruggelegd bij de gemeente Nijmegen. **Aangezien het stadhuis deze punten zelf niet in de Raadsbrief markeert, leek het ons goed u er toch op te wijzen.** We memoreren ze hier kort en verderop kunt u er meer over lezen:

*ProRail legt alle kwesties **buiten het feitelijke spoorgebied** als verantwoordelijkheid terug bij de gemeente. Hier ontstaat ruimte voor het denken over busstation, snelfietsroute aan de westkant, fiets parkeren, fietsvallei etc.etc.

*ProRail bouwt alleen de perrontunnel: het verbeteren van andere **verbindingen tussen west-centrum** zijn dus helemaal aan de gemeente.

*ProRail gaat niet aan de slag met een **hellingbaan**. Ze slopen zelfs die tussen perron 3 en 4 eruit. Een taak voor de gemeente om hierover in gesprek te gaan met ProRail en (evt samen met ons) te werken aan een mogelijkheid om er toch een te maken.

*ProRail denkt dat ze voldoen aan de eisen van een **moderne HUB** met groeiend aantal reizigers. Reistijdwinst denken zij te boeken door bredere stijgpunten te maken. [1 lift](#) is daarbij genoeg. En ze maken 2 invalide parkeerplaatsen. Vindt de gemeenteraad dit ook voldoende?

*ProRail beroept zich op juridische bouwnormen voor toegankelijkheid en wijst het raadplegen van **ervaringsdeskundigen** expliciet af. Accepteert u dit?

In de bijlage kunt u de toelichting bij deze punten preciezer lezen. Hopelijk voelt u zich geroepen om uw rol als gemeenteraadslid te vervullen en mee te werken aan een sterk en mooi station voor iedereen. Het is nog steeds nodig.

Fietsersbond Nijmegen e.o.

Bijlage 1: opzet: de basistekst komt uit de ProRail nota. De reactie in het vak is een advies aan u.

Op pag 25 erkent Prorail dat de **centrum- en de westzijde** van het station met elkaar te maken hebben, maar dat de centrumzijde 'buiten de scope van dit Tracebesluit' valt.

Bij punt 8.03 op pag 28 lezen we dat de hele omgeving incl kruisende voet-, fiets-, bus- en autoroutes bij de gemeente ligt.

Bij punt 9.01 op pag 29, punt 19.01 pag 32 en 21.04 pag 35 plaatst ProRail zich buiten de plannen en de planning van de centrumzijde.

Het gesprek over de centrumzijde en de hele omgeving ligt dus terug bij de gemeente Nijmegen.

Dit betreft het denken over:

- *de haltering van de bussen,

- *de snelfietsroute aan de westkant

- *inrichten van fiets parkeren

- *het gesprek over de fietsvallei of ook wel door de gemeente inmiddels genoemd: 'het concept van een verdiepte fietsroute zoals besloten in het BO MIRT van november 2020 als ook de vertaling daarvan in het Kader Ruimtelijke Kwaliteit'.

- *etc. etc.

Op pag 25 wordt duidelijk dat ProRail Nijmegen niet zal meewerken aan een betere **verbinding** tussen de stadsdelen West en centrum. Zij maken alleen een betere perrontunnel, toegankelijk via poortjes en 's nachts afgesloten. De formele oost-west verbinding blijft via de Tunnelweg lopen.

Als dit het geval is, ligt er in ieder geval een taak voor de gemeente om de Tunnelweg mee te nemen in de kwaliteitsverbetering die het stationsgebied verdient. Momenteel ervaren mensen het als een Unheimische plek.

Ook kan bekeken worden of er op andere manieren door- of overgangen gemaakt kunnen worden in het kader van het gesprek over Westerkwartier en centrumzijde ontwikkeling. (verbetering Hezelpoort, voetgangersbrug over het spoor, goede SFR route langs de Westkant)

Op pag 30 lezen we bij 9.03 dat 'de gemeente is gehouden het Tracébesluit wanneer dit onherroepelijk is geworden **in te passen in het bestemmingsplan**'. Dit wordt moeilijk want op pag 26 lezen we dat de huidige hellingbaan tussen spoor 3 en 4 verdwijnt (!). De toegang wordt met trappen, roltrappen en een (1?) lift georganiseerd. Vanuit de westzijde is het station toegankelijk met trappen en 1 lift. Bij punt 8.02 op pag 29 lezen we 'de lift aan zeer strenge voorwaarden zal moeten voldoen en weinig storingsgevoelig zal zijn en dat er afspraken zijn dat storingen zeer snel opgelost zullen worden'.

De hellingbaan uit de raadsnotie zien we hier niet terug. Er wordt zelfs een hellingbaan uit de huidige situatie weg gehaald. En waar het 1 lift betreft, zagen we onlangs op het [RTLjournaal](#) waarom dit niet echt toekomst bestendig is. Het lijkt goed als de gemeente zelf hier nog aandacht voor vraagt bij ProRail gezien het feit dat het Tracébesluit het bestemmingsplan overrulet. En de gemeente kan zelf een succesvol plan maken voor een hellingbaan: wij kunnen hierbij meedenken, want er is best ruimte voor een hellingbaan aan de Westkant.

Op 26, 27 geeft ProRail zelf aan dat het nieuwe station berekend moet zijn op **groei van reizigers**. Bij zienswijzepunt 4.04 geeft ProRail aan dat de gemeente Nijmegen nog veel ruimte heeft om hier aan te werken.

Het lijkt dat ook goed om de kaders van een **moderne HUB** (betere overstap realiseren, veel gelijkvloers organiseren) , zoals toegepast in het voorstel van de Fietsersbond, zodoende alsnog mee te nemen in de plannen. Dit gebeurt nu namelijk te weinig.

Op pag 33 bij punt 19.03 stelt ProRail dat ze bij **reistijdwinst** alleen uitgaan van de rijtijden van treinen. Zij kijken niet naar voor- en natransport. En ze wijzen daarom ook stallingen onder de sporen – vanwege kosten – af. Op pag 34 bij punt 21.03 wordt de groei van reizigers en reistijdwinst opgelost door het 'vergroten van de capaciteit van de stijgpunten (de trappen en roltrappen

waarmee reizigers vanuit de perrontunnel naar de perrons gaan, waardoor een snellere overstap mogelijk wordt.'

Gemeente Nijmegen zal de reizigers toch een groot plezier doen door gelijkvloerser verbinding met stallingen en andere functies op en rondom het station mogelijk te maken. Een integrale benadering van reistijd is logisch.

Op pag 28 (8.01) wordt gevraagd om een betere omroepinstallatie. In de reactie verwijst ProRail naar de normen die daarvoor staan, maar niet naar de gelegenheid om daarover mee te praten of te **testen** voordat het wordt aangebracht.

De gemeente kan aandringen of mogelijk maken dat belanghebbenden bij het uitdenken en uitvoeren en **testen** van maatregelen betrokken worden.

Op pag 28 punt 8.04 spreekt proRail uit dat er ruimte komt voor **bovenmaatse fietsen** in de fietsenstallingen, maar dat de gemeente gaat over de indeling ervan.

Het is belangrijk dat de gemeente juist oog heeft voor welke soorten fietsen allemaal gestald moeten kunnen gaan worden in de stallingen, voordat er vanzelfsprekend iets uitgerold wordt. Ook hier is het belangrijk dat driewielers of gezinnen met bakfiets e.d. eindelijk ook volop gebruik kunnen gaan maken van de voordelen van de combinatie OV-fiets.

Op pag 29 punt 8.05 lezen we dat proRail **2 (!) invalide parkeerplaatsen** aan de Westzijde gaat realiseren.

Het lijkt goed dat de gemeente de behoefte naar invalide parkeerplaatsen in kaart brengt en het aantal plaatsen naar gelang opschaalt.

Op pag 29 punt 8.06 schrijft ProRail dat ze op andere stations goede standaarden hebben ontwikkeld voor visueel beperkte mensen en dat ze daarom 'aanvullende **ervaringsdeskundigen**' **niet gaan raadplegen**. Op pag 32 bij punt 9.10 betogen ze dit nogmaals voor alle mensen met een handicap.

Het lijkt goed als de gemeente alsnog notie neemt van of mensen met een visuele beperking die vernieuwde stations van ProRail als voldoende toegankelijk beschouwen en zelf een toetsing organiseren om te zien of ProRail ook in Nijmegen deze goed nakomt.

Op pag 29 bij punt 9.02 (en ook bij veel andere punten) beroept ProRail zich op het gebied van toegankelijkheid op de **Europese regelgeving (TSI PRM 2014)**.

Vindt Nijmegen de toets aan deze wet voldoende en leggen we ons erbij neer dat als de plannen aan deze norm voldoen er geen ervaringsdeskundigheid meer aan te pas hoeft te komen, zoals het VN verdrag vereist?

Op pag 33 bij punt 19.05 geeft ProRail aan dat 'de fietsenstalling aan de westzijde en de SnelFietsRoute geen onderdeel zijn van het Tracébesluit'.

Gemeente Nijmegen kan dan ook opnieuw de fietsroute langs de Dienstweg boven over de Tunnelweg, zoals getekend in de plannen van rijk, provincie, gemeente en ProRail uit 2017, mogelijk gaan maken. Uit het WOBverzoek Arcadis onderzoek is gebleken dat dit veruit **de meest verkeersveilige route** is en bovendien de meest doorfietswaardige route. Hiermee kan de oostzijde van het stationsfietsen ontlast worden en ook de vijfknop, waardoor de ingreep rondom de vijfknop ook niet zo intensief hoeft te zijn.

Bijlage 2:

Aan wethouder Vergunst
Zijn projectorganisatie stationsgebied
En de betrokken gemeenteraadsleden

10 april 2022



Onderwerp: reactie op de antwoorden op ons WOBverzoek over het stationsgebied

Beste lezer,

Wij versturen dit bericht nog niet openbaar, maar eerst persoonlijk aan u. Dit in de hoop dat u de ruimte die daardoor ontstaat bij de onderhandelingen van het coalitieakkoord of anderszins, kunt benutten om nieuwe stappen te maken richting een toekomstbestending stationsgebied dan tot nog toe is gebeurd.

Onlangs heeft de gemeenteraad van Nijmegen twee moties aangenomen die aandacht vragen voor het vervolg van [participatie](#) en [varianten voor een betere toegankelijkheid](#) bij de ontwikkeling van het stationsgebied. Dat hier nog een wereld te winnen is, is een van de belangrijkste conclusies die wij trekken uit het bestuderen van de antwoorden op ons WOBverzoek. (zie bijlage 1)

Daarnaast moeten we constateren dat een heel aantal documenten ontbreken bij de beantwoording. Documenten die wij wel in ons archief hebben en documenten die wellicht zouden moeten bestaan (zoals die van bestuurlijke overleggen) maar die nu nog niet zijn toegevoegd. Het blijkt dat van heel veel stappen in het proces geen verslaglegging bestaat of nog niet met ons gedeeld wordt.

Ook is één van onze vragen nog niet beantwoord. Tenminste we vinden het niet terug in de het oplegstuk en ook niet in de nu toegestuurde documenten. Het betreft vraag 1 over *de schriftelijke onderbouwing van het besluit om af te wijken van het standpunt om uitsluitend barrière vrije ontmoetingen toe te passen tussen de verschillende modaliteiten in het OV-complex uit [het onderzoek van 2017](#)*. Misschien ziet iemand van u nog kans om hier schriftelijke vragen over te stellen. Of hebt u, als wethouder, nog gelegenheid om hierop in te gaan.

Wat wel gedeeld wordt, laat zien wat we vermoedden, maar nu ook zeker weten. Bij de afweging voor de westzijde is verkeersveiligheid o.a. voor fietsen, geconstateerd door Arcadis in april 2019, ambtelijk al terzijde geschoven in de managementsamenvatting Westerkwartier van april 2019, nog voordat de bestuurlijke besluitvorming plaats vond.

Bij de afweging voor de oostzijde is intensief onderzocht door Bono Traffics bv (mei 2019) met de busmaatschappijen wat ze nodig hadden, maar een soortgelijke belangeninventarisatie met betrokkenheid van andere gebruikers lijkt niet meegenomen te zijn, terwijl die indertijd wel actief is aangeboden vanuit de maatschappelijke organisaties, zoals de onze. Zie bijlage 2 van deze brief. De gemeente maakt hier eigen aannames over gedrag en uitvoerbaarheid zonder die te toetsen. Dit is des te onhandiger omdat bij de inventarisatie van de behoeftes van de busmaatschappijen het aspect 'gebruiker' of 'toegankelijkheid' niet terug is te vinden in de rapportage, waarmee uiteindelijk het besluit voor bijvoorbeeld de fietsvallei is genomen.

In het kort voor nu concluderend: de Fietzersbond had het vervolg van het overleg met de wethouder en de projectorganisatie stationsgebied voorwaardelijk gesteld aan de antwoorden op deze vragen. Die zijn verre van compleet of bemoedigend in dat we serieus genomen zijn tot nu toe. Er is ons wel een nieuw proces beloofd. Wij wachten de plannen hiervoor eerst af. Hopelijk kunnen we samen in de nieuwe raadsperiode een dialoog mogelijk maken en meer aan verslaglegging doen.

Daarnaast vragen wij aandacht voor het belang van participatie, toegankelijkheid en het realiseren van [een echte moderne HUB](#) bij de minister van I&W een dezer dagen. Hopelijk weten u, raadsleden, en u, wethouder, zich dan nog meer gesteund om toe te werken naar een toegankelijke, veilige en logische moderne HUB. En hopelijk kunnen dan ook de ontwerpvarianten (bijlage 3) waar wij aan werkten nog serieus ter tafel komen, aangezien de wethouder zelf op 29 maart bij de dag gelijk=gelijk heeft aangegeven dat *"toegankelijkheid in Nijmegen een gegeven moet zijn en dat het begint bij het ontwerp."*

Tot zover onze eerste reactie. Graag bereid tot een uitgebreidere toelichting, Fietzersbond Nijmegen e.o.

Bijlage 1:



Afdeling Nijmegen e.o.
secretarisfbnijmegen@gmail.com
Postadres op aanvraag per email

Aan College van Burgemeester en Wethouders
Gemeente Nijmegen

Nijmegen, 21 februari 2022

Betreft: WOB verzoek m.b.t. planvorming station en stationsgebied

Geacht College,

Namens het College is ons op 16 december 2021 door Hoofd Bureau Documentaire Informatievoorziening de afhandeling toegezegd van ons verzoek om informatie en een aantal vragen met betrekking tot de herontwikkeling van het stationsgebied. Ons verzoek is geregistreerd met kenmerk D211341864. De afhandeling is in handen gegeven van afdeling/bureau ST30 Stadsontwikkeling met de mededeling dat de afhandeling binnen acht weken zal plaatsvinden.

Die termijn is verstreken zonder dat wij een reactie hebben ontvangen. Daardoor doen wij hierbij alsnog een beroep op de Wet Openbaarheid Bestuur. Het gaat om het volgende:

1. De schriftelijke onderbouwing van het besluit om af te wijken van het standpunt om uitsluitend barrièrevrije ontmoetingen toe te passen tussen de verschillende modaliteiten in het OV-complex uit het onderzoek van 2017.
2. De schriftelijke onderbouwing van het besluit om de snelfietsroute Beuningen-Nijmegen niet bovenlangs het spoor te leggen, zoals voorgesteld in het onderzoek van 2017, maar af te waarden naar een soort route door de wijken ten westen van het spoor.
3. De schriftelijke onderbouwing van de keuze voor een fietsvallei.
4. De schriftelijke onderbouwing om niet te kiezen voor het verlengen van de stationstunnel naar het plein voorbij de oversteek van de busbaan en de fietsroute uitkomend bij het (oude) Metterswane. Immers hierdoor kunnen alle modaliteiten in het voorterrein barrière-vrij (en automobilisten in de Keizer Karel garage zelfs droog hun bestemming bereiken, zoals de fietsersbond voorgesteld heeft.

Hoogachtend,

Namens Fietzersbond afdeling Nijmegen e.o.,

Mark Kirkels
Voorzitter

Cc. Gemeentesecretaris – Arne van Hout