Van: Carin Hereijgers
Verzonden: woensdag 24 februari 2021 09:51

Onderwerp: Signaal uit de stad voor het stationsgebied Nijmegen

Fietsersbond

Aan de ambtenaren project stationsgebied

Aan het College van B&W van Nijmegen
Aan de gemeenteraad van Nijmegen

Goeiedag,

Wij schrijven u deze brief hieronder en in de bijlage zit een pdf van deze brief met ook de juiste bijlages. Deze is ook geschikt voor publicatie op de postlijst.

We schrijven u in verband met de ontwikkelingen rondom het nieuwe stationsgebied. Op dit moment vraagt het stationsgebied al om **korte termijn** verbeteringen van toegankelijkheid en veiligheid. Wij hebben daar ideeën voor aangedragen (Bijlage I) maar die zijn vooralsnog terzijde gelegd. Wij zijn daarover teleurgesteld. Wij verzoeken u om bijlage 1 alsnog in overweging te nemen.

Daarnaast is het stationsgebied West en Oost in ontwikkeling. Wij hechten net als u aan **voortgang** van het proces. Helaas is de stadsbijeenkomst van vandaag verplaatst naar eind maart. Wij willen u nu toch alvast twee zaken meegeven.

Ten eerste dringen wij aan op een goede procesinrichting, omdat die functioneel kan zijn en kan bijdragen aan onderling vertrouwen en positieve energie voor het nadenken en ontwikkelen van dit gebied. Het goed organiseren en inzetten van signalen uit de stad kan bijdragen aan een station dat niet alleen werkt voor NS en ProRail maar ook voor de gebruikers en de stad Nijmegen. Zicht op **een helder proces** helpt burgers en organisaties als de onze om goed voorbereid te kunnen bijdragen hierbij.

Het tweede dat we mee willen geven, gaat over de **inhoud**. Vanuit de Fietsersbond hebben wij in de loop der tijd op verschillende manieren signalen afgegeven over zorgen en kansen

bij de nieuwe plannen. Er zijn, naar onze mening, een aantal principes waaraan een goed ontwerp van het station en de stationsomgeving moet voldoen.

1 **Fysieke veiligheid,** die je bereikt door een scheiding tussen de modaliteiten;

2 **Sociale veiligheid**, die je bereikt door concentraties van reizigers de ruimte te geven tegengestelde looprichtingen te vermijden en door een open architectuur. Kwetsbare verkeersgebruikers houden relatie met het maaiveld;

3 **Bereikbaarheid van en de fysieke veiligheid van het station(sgebied),** die je bereikt door de modaliteiten **in** het station en **buiten** het station te scheiden met ongelijkvloerse kruisingen

4 **Snelle en korte wisselloopverbindingen bij het overstappen;**

5 **Inrichting van het gehele gebied moet** voldoen aan ITS standaard 2020, de CROW-publicatie 337 en het Handboek Nijmegen Toegankelijk.

De huidige voorliggende plannen voldoen bij lange na niet aan de principes van een goed ontwerp.

Wij hebben voor deze brief een aantal van onze signalen voor u gebundeld en ook van door ons gedachte oplossingen voorzien. Het kan inspireren en de creativiteit bevorderen en uiteindelijk de functionaliteit van het station te versterken. In bijlage II vindt u het afwegings- en beoordelingskader voor de positie van voetgangers en fietsers in een groot OV-knooppunt.

Wij hopen in het kader van de voortgang op een spoedige **reactie naar ons en andere betrokken organisaties**. De gemeenteraad in den brede heeft begin november de wethouder gevraagd dit proces te organiseren en de wethouder heeft dit toen ook toegezegd.

Met vriendelijke groet,

Fietsersbond Nijmegen e.o.
Mark Kirkels, voorzitter,
Carin Hereijgers, secretaris

Aan de ambtenaren project stationsgebied
Aan het College van B&W
Aan de gemeenteraad van Nijmegen

Fietsersbond

Nijmegen, 24 februari 2021

Onderwerp: Signaal uit de stad voor het stationsgebied

Goeiedag,

We schrijven u in verband met de ontwikkelingen rondom het nieuwe stationsgebied. Op dit moment vraagt het stationsgebied al om **korte termijn** verbeteringen van toegankelijkheid en veiligheid. Wij hebben daar ideeën voor aangedragen (Bijlage I) maar die zijn vooralsnog terzijde gelegd. Wij zijn daarover teleurgesteld. Wij verzoeken u om bijlage 1 alsnog in overweging te nemen.

Daarnaast is het stationsgebied West en Oost in ontwikkeling. Wij hechten net als u aan **voortgang** van het proces. Helaas is de stadsbijeenkomst van vandaag verplaatst naar eind maart. Wij willen u nu toch alvast twee zaken meegeven.

Ten eerste dringen wij aan op een goede procesinrichting, omdat die functioneel kan zijn en kan bijdragen aan onderling vertrouwen en positieve energie voor het nadenken en ontwikkelen van dit gebied. Het goed organiseren en inzetten van signalen uit de stad kan bijdragen aan een station dat niet alleen werkt voor NS en ProRail maar ook voor de gebruikers en de stad Nijmegen. Zicht op **een helder proces** helpt burgers en organisaties als de onze om goed voorbereid te kunnen bijdragen hierbij.

Het tweede dat we mee willen geven, gaat over de **inhoud**. Vanuit de Fietsersbond hebben wij in de loop der tijd op verschillende manieren signalen afgegeven over zorgen en kansen bij de nieuwe plannen. Er zijn, naar onze mening, een aantal principes waaraan een goed ontwerp van het station en de stationsomgeving moet voldoen.

1 **Fysieke veiligheid,** die je bereikt door een scheiding tussen de modaliteiten;
2 **Sociale veiligheid**, die je bereikt door concentraties van reizigers de ruimte te geven tegengestelde looprichtingen te vermijden en door een open architectuur. Kwetsbare verkeersgebruikers houden relatie met het maaiveld;
3 **Bereikbaarheid van en de fysieke veiligheid van het station(sgebied),** die je bereikt door de modaliteiten **in** het station en **buiten** het station te scheiden met ongelijkvloerse kruisingen
4 **Snelle en korte wisselloopverbindingen bij het overstappen;**
5 **Inrichting van het gehele gebied moet** voldoen aan ITS standaard 2020, de CROW-publicatie 337 en het Handboek Nijmegen Toegankelijk.

De huidige voorliggende plannen voldoen bij lange na niet aan de principes van een goed ontwerp.

Wij hebben voor deze brief een aantal van onze signalen voor u gebundeld en ook van door ons gedachte oplossingen voorzien. Het kan inspireren en de creativiteit bevorderen en uiteindelijk de functionaliteit van het station te versterken. In bijlage II vindt u het afwegings- en beoordelingskader voor de positie van voetgangers en fietsers in een groot OV-knooppunt.

Wij hopen in het kader van de voortgang op een spoedige **reactie naar ons en andere betrokken organisaties**. De gemeenteraad in den brede heeft begin november de wethouder gevraagd dit proces te organiseren en de wethouder heeft dit toen ook toegezegd.

Met vriendelijke groet, Fietsersbond Nijmegen e.o.

Mark Kirkels, voorzitter, Carin Hereijgers, secretaris

Bijlage I

Korte termijn maatregelen voor het Stationsgebied (dd feb 2020 ingediend)

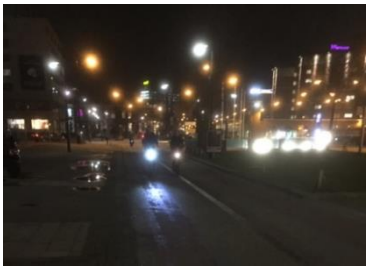
De huidige situatie aan de oostzijde is nu rommelig en potentieel gevaarlijk en wij zien de oplossingen hieronder als mogelijkheden voor de korte termijn. Ons uitgangspunt is dat uiteindelijk iedereen op het station een voetganger is en dat de positie van de voetganger echt versterkt moet worden.

*Als bussen de gele oversteekplaats ter hoogte van de Van Schaeck Mathonsingel naderen zou er een bel moeten luiden en/of een waarschuwingslicht aan moeten gaan. Een detectielus kan dit mogelijk maken.

*De snelheid van alle fietsers (en scooters) moet bij het naderen van de shared space georganiseerd worden met een slimme snelheidremmende maatregel. Die moet zeker niet te scherp zijn, maar wel op een goede wijze alle tweewielers bewust maken van het feit dat ze een shared space met andere snelheid naderen.

*Om voetgangers het fietspad veilig te laten oversteken zou in de shared space een ovale adviesbelijning gemaakt kunnen worden, zodat fietsers de buitenranden van de ovaal beter gebruiken en er in het midden van de ovaal (bv met andere bestrating) een oversteekeiland is voor voetgangers.

* Het is belangrijk dat bovenmaatse fietsen meer ruimte krijgen in de betaalde fietsenstalling. Daar is nu al aan gewerkt door rekken weg te halen. Je ziet dat die nieuwe ruimtes dagelijks steeds voller komen staan. Dus meer ruimte voor bovenmaatse (en elektrische) fietsen in de betaalde stalling gaat opleveren dat meer mensen met de fiets naar het station gaan komen, omdat ze weten dat die daar goed kan staan.



*De Snelfietsroute, en dan met name het stuk vanaf de shared space tot de Stieltjesstraat zou beter verlicht moeten worden. De foto's zijn lichter dan de werkelijkheid. De nevenstaande komt er nog het best bij in de buurt.



Het kan ook verstandig zijn om een zebrapad aan te brengen over de SFR in plaats van de shared space. We hebben hiernaast twee foto's gemaakt van een oversteekplaats voor voetgangers, een als zebrapad en een met zogenaamde kanalisatiestrepen (situatie Tweede Oude Heselaan). De ervaring als voetganger is dat fietsers je voorrang geven (houden in) bij het zebrapad, maar voorrang nemen op de andere oversteekplaats. Een zebrapad werkt dus wel voor een veiligere kruising van voetgangers en fietsers. Zou dat in de shared space ook werken? Wij vinden het het proberen waard.



Bij het station van Dordrecht is een zebra gestraat in en het fietspad. Zie de foto hiernaast.



Bijlage II
Afwegings- en beoordelingskader voor de positie van voetgangers en fietsers in een groot OV-knooppunt, zoals Nijmegen CS. Fietsersbond het Rijk van Nijmegen, 2020
Noot: De nummers betreffen verwijzingen die aan het einde van de tekst zijn opgesomd.

***De basis is: Fysieke en sociale veiligheid en korte loopverbindingen tussen de modaliteiten*.**
Lopen is de wisselmodaliteit. Het verkleinen van de route-lengte van de langzaamste modaliteit (het lopen) is zeer effectief in het verkorten van de deur-tot-deur-tijd.[2]

Fysieke veiligheid bereik je door volstrekte scheiding tussen de modaliteiten. Dat hebben we al op treinstations door de scheiding tussen lopen en de treinrails. Essentieel is dat ook de bus- en taxibanen volstrekt gescheiden zijn van het lopen. Dat bereik je door een niveauscheiding tussen de voertuigbanen en het wisselloopgebied. Ook lopen en fietsen zijn gescheiden. De bus- en taxibanen bevinden zich dan op het railniveau. Alle perrons (trein-bus-taxi) zijn alleen te bereiken vanuit het wisselloopniveau, waar je al lopend wisselt van modaliteit.
Belangrijk voor de fysieke veiligheid is dat de fietsenstallingen, doorloopfietsenstallingen zijn. Je zet je fiets weg en je loopt door en niet terug.[4b]
Alle voorzieningen voldoen aan wettelijke eisen voor toegankelijkheid en de lokale uitwerking hiervan.[3]

Sociale veiligheid bereik je door concentraties van reizigers de ruimte te geven, tegengestelde looprichtingen te vermijden en door open architectuur.[6]

De snelle en korte wisselloopverbindingen stimuleer je:
- Door de voetgangers nooit te laten wachten op passerende bussen en taxi's;
- Door het wisselniveau ruim aan te leggen, zodat je elkaar niet in de weg loopt;
- Door het wisselniveau vrij te houden van wachten en recreatie;[1]
- Door roltrappen in plaats van looptrappen. En uiteraard liften;
- Door fietsenstallingen op het wisselniveau te situeren. Dat scheelt een niveauwisseling in het lopen;
- Door de doorloopfietsenstallingen;
- Door fietsenstallingen direct naast het wisselgebied te situeren;
- Door meerdere (kleine) fietsenstallingen, waardoor de reiziger kan kiezen voor een stalling met de toegang naar het wisselgebied bij de roltrap naar de modaliteit, waar je wilt opstappen;
- Je komt fietsend bij de fietsenstallingen en de stallingsplekken,
- Incheckpoortjes in voldoende mate bij elke roltrap of lift. En eventueel bij de in-uitgang van het wisselcorridor, wanneer deze geen functie heeft als stadverbindingsroute.

Bereikbaarheid en de fysieke veiligheid van het station(sgebied).
De modaliteiten worden in het station en zo ver mogelijk van het station af al gescheiden en uitgevoerd met ongelijkvloerse kruisingen.[5] Een goed voorbeeld daarvan is station Zwolle.

Auto's komen in dit plaatje alleen voor met een (beperkte) kiss-and-ride-zone.[7]

Het stationsgebouw: In de praktijk betekent het, dat je minimaal twee **niveaus** nodig hebt.
- Het voertuigniveau,
- Het loop/wisselniveau met OV-service en OV-informatie

- Wachten/recreatie/winkelen met horeca doe je buiten de wisselloopcorridor bijvoorbeeld in de huidige stationshal. Tenzij deze corridor zo ruim aangelegd wordt dat wachtrijen voor de coffeecorner de wisselende reizigers niet in de weg staan.
-

Fiets: Het gebruik van de fiets in voor- en na-traject stijgt. Ook de prognoses tonen hoge groeicijfers. De diversiteit in fietsuitvoeringen groeit. Dit stelt hogere eisen aan het fietsparkeren[4] en de fietstoevoerwegen. OV-knooppunten zijn met elkaar verbonden door hoogwaardige fietswegen.[8]

Station als verblijfplek: Het gehele OV-complex is een aangename verblijfslocatie en daardoor kan het ook functioneren als ontmoetingsplek.

Station midden in stad: Een OV-knooppunt verdient een architectuur en een uitstraling, die past bij de functie van entree van de stad en een inbedding, die een verrijking is van de verblijfskwaliteit van de stad.

Samenvattend presenteren wij hier een denkrichting met vier kernelementen:
a. Uitsluitend ongelijkvloerse kruisingen in het hele gebied.
b. Fietsen, bussen, taxi, K&R-auto's en treinen samenbrengen in een integraal complex.
c. Korte looproutes van de ene modaliteit naar de andere via één centrale corridor.
d. Duidelijke vaste routes in het hele OV-complex.

Verwijzingen

1) Wachten, eten en drinken, boodschappen, doe je op een ander niveau of naastgelegen locatie. In Nijmegen bijvoorbeeld in de stationshal.
2) Lopen is ook: Je verplaatsen met in het OV toegelaten hulpmiddelen voor een reiziger met een beperking zoals een rolstoel.
3) Inrichting van het gehele gebied **moet** voldoen aan ITS standaard 2020, de CROW-publicatie 337 en het Handboek Nijmegen Toegankelijk. (voor zowel de openbare ruimte naar het Centraal station als de bushaltes.

3a) De gelijkvloerse kruisingen zijn een ramp voor mensen met een lichamelijke of visuele beperking. Dat geldt ook voor de huidige route van de trein naar de busperrons. Voor deze reizigers is het een fundamentele verbetering, wanneer alle modaliteiten alleen via de centrale tunnel te bereiken zijn. Wanneer je met de bus of taxi afgezet wordt bij een busperron en je kunt direct met de lift naar beneden naar de stationstunnel en een eindje verderop in de tunnel met de lift naar je treinperron, dan is dat een essentiële verbetering. Wanneer je met je driewielfiets of scootmobiel door kunt rijden naar je fietsparkeerplek bij de doorgang naar de stationstunnel, vlak bij je trein- of busperron, dan is dat een ongelooflijke vooruitgang.
3b). Geen dynamische perrontoewijzing bij de bussen. Het is heel belangrijk, dat de dynamische perrontoewijzing bij de bussen vervangen wordt door vaste haltes voor de lijnen. Vaste routes zijn essentieel voor mensen met een beperking.

4) Fietsenstalling

4a) 1e 24h gratis. Uiteraard, het is beleid bij ProRail en in de meeste gemeentes.
4b) Doorloopfietsenstallingen. Je fietst tot aan je stallingsplek. Idealiter geen rek, maar een stallingsvlak. Met gescheiden fiets- en looppaden.
4c) De ProRail-norm, dat een fietsenstalling beoordeeld wordt op de afstand van de ingang van de fietsenstalling tot aan de ingang van treinstation zegt weinig. Wij beoordelen de fietsenstalling op de afstand tussen de stallingsplek en de perrons. Slecht voorbeeld is station Tilburg. Vanaf je

stallingsplek kun je 30 meter naast het stallingscomplex je perron zien liggen, maar je moet honderden meters omlopen om daar te komen.

4d) Het idee van ProRail om de fietsenstalling onder de rails te projecteren is een essentiële verbetering van de plaats van de fietsenstalling. Helemaal wanneer je van de fietsenstalling direct in de stationstunnel/wisselruimte of -corridor kunt komen. Voorbeeld is station Houten.[4] Fietsenstalling.

4e) Wij stellen voor dat de fietsenstalling onder de trein-perrons komt, direct naast de perrontunnel met fietsbare toegang van af zowel de oost- als de westzijde en meerdere verbindingen tussen de fietsenstalling en de perrontunnel, zodat je de fiets zo dicht mogelijk bij het perron van jouw keuze kunt stallen. Dat resulteert in een ultieme korte looproute van het fietsen naar de trein of de bus. En van de trein naar je OV-fiets.

5) In Zwolle kun je busperrons alleen bereiken vanuit de stationstunnel.

5a) Mooi voorbeeld van een stationstunnel met open architectuur is Arnhem CS. Die daar overigens doorgetrokken had moeten worden onder de busperrons door naar de centrumzijde van het Willemsplein.

5b) In Nijmegen bereik je dat door de stationstunnel aan de oostkant te verlengen tot aan het plein voor het oude Metterswaene onder de bus- en fietsroutes door. En aan de westkant met een brug te verlengen richting Julianalaan. Met daaronder de bus-,taxi- en K&R-perrons.

7) Wil je met de auto naar het OV/ bus/trein, dan ga je naar een OV-knooppunt bij jou in de buurt (Elst, Wijchen, Goffert, je dorp) en dan pak je daar de trein, metro of de bus.

8) De snelfietsroute Beuningen-Nijmegen CS-Heyendaal loopt dan langs de spoorbaan over de spoortunnel en over de uitgang van de stationstunnel met fietsbare toegangen naar de fietsenstallingen onder het spoor.

10) Slecht voorbeeld: Zwolle waar functie van stadverbindingstunnel doorbroken wordt door een rij OV-poortje