

Nijmegen, 20 juni 2022

Beste gemeenteraadsleden,

Onlangs verscheen [het Tracébesluit](#) van ProRail over de de PHS en Westentree. Wij schreven u al een brief over waar dit besluit schuurt met **het gemeentelijke bestemmingsplan en de aangenomen moties**. In deze brief willen wij u informeren over waar het Tracébesluit schuurt met **de eigen opgave die ProRail heeft**. Dit om u en/of het College (cc) handvatten te geven om hier nog over in gesprek te gaan.

Wij reageren op de stukken van het Tracébesluit en op de informatieavond van 2 juni j.l. Helaas is het voor ons niet zinvol om **in bezwaar** te gaan hiertegen. Procedureel staat ProRail in haar recht, lijkt het. Maar krijgen we zo ook een station dat minstens volgens de normen van de concessie die voor ProRail geldt, gaat functioneren?

Allereerst. **Het proces** zoals beschreven in [de zienswijzennota bij het Tracébesluit](#) komt niet overeen met de principes zoals beschreven in [de concessie](#). Zie oa hoofdstuk 2, artikel 4, Prestatiegebieden: *NS staat open voor nieuwe ontwikkelmogelijkheden die bijdragen aan de kwaliteit van het spoor als vervoerproduct en treedt voorstellen tot vernieuwing en verbetering positief tegemoet*. ProRail handelt in strijd met de concessie 2015-2025.

Dit zienswijzeproces bestond uit de volgende stappen: NS/Pro-Rail heeft een plan. Er was een zienswijze procedure. Zienswijzen werden elektronisch gestuurd naar NS/Pro-Rail. Indieners van de zienswijze ontvingen maanden later een reactienota. Er wordt daarin niet inhoudelijk onderbouwd gereageerd op de zienswijze van de indieners. Alles wordt, in wisselende bewoordingen, en met name op juridische gronden afgewezen. Praktische en nuttige adviezen uit de praktijk blijken niet welkom. NS/Pro-Rail is in de tussentijd gewoon doorgegaan met uitvoering van het plan. De procedure is nu gevolgd. De participatie lijkt afgehandeld althans in de ogen van NS/Pro-Rail.

Geldt dat ook voor u?

Ook wijzen we u nog op deze specifieke punten.

Bij punt 19.01

Het ontwerp Tracébesluit loopt van de westzijde tot en met de centrumzijde en is dus wel degelijk relevant voor de centrumzijde. Het ontwerp Tracébesluit blokkeert ontwikkelingen voor de toegankelijkheid van transfervoorzieningen aan de centrumzijde voor het verbeteren van reisgemak. als zodanig omschreven *“prestatiegebied reisgemak, waaronder in ieder geval het borgen van de toegankelijkheid van transfervoorzieningen van stations voor personen met een auditieve, visuele of motorische beperking, het verhogen van het comfort van de reiziger en de reinheid van de transfervoorziening wordt begrepen.”*

De reactie van ProRail is in strijd met deze contractuele afspraken zoals vermeld in de concessie.

Bij punt 19.02

Dit is in strijd met het eigen ontwerp Tracébesluit.

“In het huidige ontwerp tracébesluit wordt gesproken over het verbeteren van een verbinding tussen west- en oostzijde.”

De reactie is in strijd met de door ProRail gepresenteerde plannen.

Bij punt 19.03

In de reactie geeft ProRail aan dat ze **bewust** in strijd handelt met de concessie en dus niet handelt conform contractuele afspraken: *prestatiegebied goede deur-tot-deur reis, waaronder in ieder geval het verbeteren van de reis op het spoor en de efficiënte aansluiting op het vervoer met andere modaliteiten wordt begrepen”*

De reactie is in strijd met de contractuele afspraken zoals vermeld in de concessie

Bij punt 19.04

Zie als eerste ook bovenstaande in punt 19.03 en wij wijzen de reactie van ProRail op dit punt dus ook af. De dermate hoge kosten, die ProRail aanvoert, zijn in het geheel niet onderbouwd.

Nog een paar aanvullende suggesties en adviezen onzerzijds ter overweging o.a. van het beperken van de kosten van de uitvoering: De fietsenstalling kan aangelegd worden onder perron 5 en 6. Dat kan voorafgaand aan de bouw van de extra sporen. Er ligt nu immers nog geen spoor. De tunnel naar die fietsenstalling kan gebruikt worden als perrontunnel tijdens de jarenlange verbouwing (vgl. Arnhem). Een kostbare, moeilijk toegankelijke tijdelijke traverse is dan niet nodig. De ingrepen in de historische perronkappen zijn dan ook niet meer nodig.

- De verbreding van de huidige perrontunnel kan beperkter mede omdat de commerciële voorzieningen niet verplaatst hoeven te worden en omdat de fietsers een stuk eigen domein hebben.
- Hellingbanen zijn voor veel meer reizigers (met koffers/kinderwagens, fietsen) een uitkomst en vergen nauwelijks onderhoud vergeleken met liften. Alleen dan is 1 lift eventueel genoeg met nog wel een "high level service agreement".
- De secundaire installatie (bediening wissels, beveiliging, signalering, etc.) voor perron 5 en 6, het rangeerterrein en spoor 1 moet sowieso opnieuw aangelegd worden. Een geheel vernieuwde, veilige en uniforme secundaire installatie kan in het service gebouw geplaatst worden. Dit is dan ook goed toegankelijk via de serviceweg.

Het voorstel van ProRail is integraal veel duurder en is in strijd met de contractuele afspraken zoals vermeld in de concessie.

Bij punt 19.05

Om de meest verkeersveilige doorfietsroute te realiseren adviseerde Bureau Arcadis dat deze wordt aangelegd langs de dienstweg. Deze sluit perfect aan op de fietsenstalling onder perron 5 en 6.

ProRail schrijft dat Gemeente Nijmegen zelf verantwoordelijk is voor deze fietsroute, maar Gemeente Nijmegen heeft daarbij wel een wijziging in het voorliggende Tracébesluit nodig.

Wij wijzen de reactie op dit punt dus ook af.

Conclusie :

Wij zien dat in dit Tracébesluit bewust afgeweken wordt van de eigen concessie van ProRail. Het wordt ons ook niet duidelijk waarom ProRail al dan niet bewust, in strijd met de verleende concessie handelt. Daarnaast is er geen inhoudelijke reactie te vinden op de bezwaren van gebruikers zoals de Fietzersbond. Het leek ons als Fietzersbond Nijmegen e.o. noodzakelijk om hierop te wijzen.

Zoals u weet hebben we samen met andere maatschappelijke organisaties aan varianten voor de plannen gewerkt. Uit de antwoorden op ons WOB verzoek aan de gemeente Nijmegen bleek dat er vooralsnog niets met gebruikersinformatie is gedaan in de planvorming. Nu blijkt ProRail hier ook geen boodschap aan te hebben. Daarmee zelfs ingaand tegen de eigen contractuele verplichtingen uit de concessie.

De vraag is: krijgen we op deze manier een goed functionerend stationsgebied?

Vriendelijke groet

Fietzersbond Nijmegen e.o.