Geachte Griffie,
Hierbij verzoek ik u onderstaande aanvullende informatie van de Oogvereniging aan de Raad van State ter informatie aan alle raadsleden van Nijmegen toe te sturen.

Alvast bedankt
Met vriendelijke groet,

Jeroen van Dijk
Oogvereniging

Geachte Raadsleden,

Onderstaand leest u de aanvullende informatie die de Oogvereniging aan de Raad van State heeft toegestuurd. Het betreft de inhoudelijke beschrijving van de visie van de Oogvereniging. Alles staat beknopt op een rij. Het vormt de achtergrond van het beroepsschrift en het schorsingsverzoek.

De Oogvereniging wil graag duidelijk maken dat de unieke situatie in Nijmegen van een hoger gelegen station uitstekende mogelijkheden biedt voor een afzonderlijk voetgangersgebied. Goed bereikbaar, veilig en toegankelijk. De realisatie van een openbare voetgangersverbinding tussen centrum en westzijde. Een station van de toekomst. Dit is gelijkvloers en met hellingbanen, zonder trappen en liften. Maak de openbare ruimte en het station ook geschikt voor de 25% van de inwoners die ouder zijn en of die een beperking hebben. Laat mensen met een beperking participeren bij het ontwikkelen van plannen.

De Oogvereniging geeft hierbij een visitekaartje af. Is bereid om te inspireren en mee te denken. Wordt daartoe graag uitgenodigd.

Met vriendelijke groet,

Jeroen van Dijk
Oogvereniging

Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State
Postbus 20019
2500 EA Den Haag

Betreft RvS nummer: 202202795/2/R4 en RvS nummer 202202795/1/R4

Nijmegen, 18 juni 2022,

Geacht college,

Aanvullende informatie
De Oogvereniging stuurt u deze informatie bij het verzoek om schorsing en bij het beroepschrift op het raadsbesluit inzake de vaststelling van het bestemmingsplan Nijmegen - Centrum - Stationsomgeving 5 - (fietsenstalling en entree west CS).

Inleiding

Het vastgestelde bestemmingsplan voorziet niet in de mogelijkheid voor het realiseren voor voetgangers van een openbare verbinding in het stationsgebied tussen oostzijde (centrumzijde) en westzijde (Westerkwartier) van de stad. Dit betreft het ontbreken van een noodzakelijke publieke verbinding door het station met gelijkvloerse aansluitingen op het openbare gebied. Daarmee ontbreken essentiële bereikbaarheid, veiligheid en toegankelijkheid voor alle voetgangers, in het bijzonder voor ouderen en voor mensen met een (visuele) beperking.

Procedure
Conform de Wet op de ruimtelijke ordening moet worden voorzien in een goede ruimtelijke ordening. Hieraan wordt bij het bestemmingsplan niet voldaan door onvolledig onderzoek en een ontwerp dat onvoldoende is afgestemd op voetgangers. Er heeft geen toetsing plaatsgevonden van maatschappelijk draagvlak voor het plan. De verbeelding, de regels en de de toelichting hebben wezenlijke tekortkomingen. Dit alles is in ons beroepschrift onderbouwd.
Het bestemmingsplan voldoet niet aan de vereisten volgens het Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap, New York 13 - 12 - 2006, geldend van 14 - 07 - 2016, hierna te noemen VN Verdrag Handicap en aan Europese en Nederlandse regels en aanbevelingen. Er wordt niet voorzien in een plan voor een inclusief bereikbaar, veilig en toegankelijk stationsgebied. Ervaringsdeskundigen zijn bij de planontwikkeling niet ingeschakeld en planstukken zijn niet volledig toegankelijk voor personen met een visuele beperking. Dit alles is in ons beroepschrift onderbouwd.

Inhoud
We beschrijven in de navolgende samenvatting het initiatief van de Oogvereniging voor een alternatief schetsontwerp. Hierin worden alle gemeentelijke opgaven samenhangend opgelost en verbeeld. Alle gebruikelijke uitgangspunten voor bereikbaarheid, veiligheid en toegankelijkheid zijn gehanteerd met de menselijke maat als uitgangspunt en de voetganger op 1.
De gemeente heeft ten onrechte nog geen ervaringsdeskundigen bij de planontwikkeling betrokken. De gemeente heeft ook nog niet inhoudelijk gereageerd op het schetsontwerp van de Oogvereniging. Daarop heeft de Oogvereniging een zienswijze, een schorsingsverzoek en een beroepsschrift ingediend. De Oogvereniging wenst in het belang van inclusie en voor mensen met een (visuele) beperking serieus en inhoudelijk in gesprek te komen met de gemeente Nijmegen en als ervaringsdeskundige
bij de stationsplannen te worden betrokken. Als "visitekaartje" ontvangt u in de bijlage de brochure "Alternatief schetsontwerp Station Nijmegen, de reiziger op 1 en toegankelijkheid voor iedereen, 5 maart 2022".

Samenvatting
Puntsgewijs wordt het schetsontwerp van de Oogvereniging als volgt samengevat:

1. Uitgangspunt is een bereikbaar, veilig en toegankelijk stationsgebied voor iedereen, in het bijzonder voor ouderen en voor mensen met een (visuele) beperking. Er zijn ca 45.000 reizigers per dag, alle voetgangers. Vandaar het overkoepelende uitgangspunt: de voetganger op 1. Er wordt in het schetsontwerp van de Oogvereniging vorm gegeven aan een station en stationsgebied op een stuwwal. De hogere ligging in de stad is een bijzondere situatie. Deze situatie biedt unieke kansen voor een nieuw en duurzaam concept voor het stationgebied zowel aan de centrumzijde als in het Westerkwartier.
2. Een wens die aan de plannen van Prorail en de gemeente Nijmegen ten grondslag ligt is de spooruitbreiding voor een intensievere dienstregeling. Dit geschiedt voor hoog frequente treinreizen tussen Nijmegen en Schiphol, met iedere tien minuten een trein. De sporen en het station worden hiervoor uitgebreid. In de voorstellen van de Oogvereniging voor het stationsgebouw en het stationsplein gaan restauratie en een nieuw voetgangersgebied hand in hand. We maken er weer een mooi ensemble van.
3. Er is een nieuw samenhangend en aantrekkelijk voetgangersgebied op één hoogte ontworpen. Vanaf dit niveau kunnen alle treinen, bussen en taxi’s kruisingsvrij en veilig

worden bereikt. Aan de centrumzijde wordt dit voetgangersgebied omgrenst door winkeltjes, dienstverlening en horeca. Met een inspirerend concept van het plein in Siena (Italië) kan het stationsgebied weer het visitekaartje van Nijmegen worden.

4. Er is een nieuwe publieke voetgangersverbinding door het station ontworpen. Deze verbinding wordt de hoofdlooproute door het stationsgebied. De route verbindt de centrumzijde en de westzijde van de stad op een aantrekkelijke wijze. Dit geschiedt geheel gelijkvloers en zonder trappen. Vergeleken met de huidige situatie betekent dit een welkome reductie van trappenlopen met ca 10 hoogtemeters voor 45.000 reizigers per dag.
5. Er zijn kruisingsvrije (snel)fietsroutes ontworpen, aan de centrumzijde op maaiveld en aan de westzijde op de stuwwal. Er komt een nieuwe fietsenstalling aan de centrumzijde voor 6.000 fietsen en aan de westzijde in de flank van de stuwwal voor 4.000 fietsen.
6. Er zijn kruisingsvrije busroutes en een nieuw dynamisch buseiland ontworpen. Het busstation is centraal vanaf het voetgangersgebied goed bereikbaar. Het buseiland heeft plaats voor 12 busperrons. Er hoeft in het nieuwe busstation niet meer te worden overgestoken. De busroutes met 2.100 bussen per dag kunnen kruisingsvrij voor voetgangers worden aangelegd.
7. De voorstellen van de Oogvereniging aan de oostzijde (centrumzijde) en aan de westzijde (Westerkwartier) van het station betreffen een samenhangend schetsontwerp. Daarbij is vorm gegeven aan de voorzieningen voor de verschillende gebruikers van de publieke ruimte: voor voetganger, voor fietser en voor de reiziger met trein, bus, taxi en auto. Deze voorzieningen worden aantrekkelijk ingepast met nieuwbouw voor ca. 2.000 woningen, winkels, horeca en fietsenstallingen. Bij de afstemming in de plannen wordt vooral aandacht gegeven aan het belang van de voetganger, aandacht voor een bereikbaar, veilig en toegankelijk stationsgebied.
8. De ontwerpen dienen verder uitgewerkt te worden volgens het principe “Design for All". De toegankelijkheid kan bij realisatie door een testteam met mensen met een (visuele) beperking worden beoordeeld. Bij ontwerp en realisering dienen ervaringsdeskundigen te worden ingeschakeld. Het VN Verdrag Handicap heeft in Nederland de ondertitel "niets over ons zonder ons".

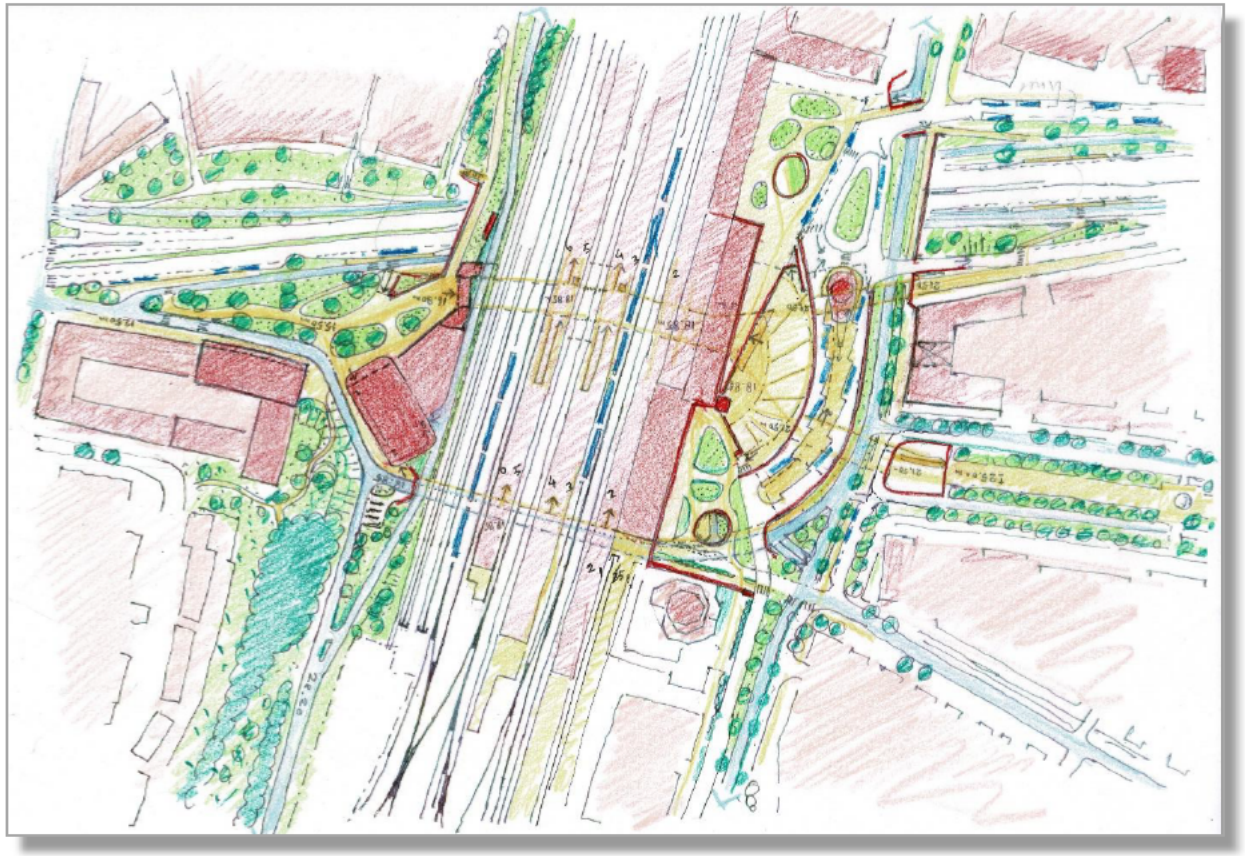
We vertrouwen er op u nader te hebben geïnformeerd over de maatschappelijke betrokkenheid van de Oogvereniging met het schetsontwerp als "illustratie" daarvan.

Hoogachtend,
Namens Oogvereniging Nederland
en J.J.P. van Dijk

ir. J.J.P. van Dijk (Jeroen)
voorzitter kernteam groep Gelderland van de Oogvereniging

contactpersoon en correspondentieadres:
ir J.J.P. van Dijk
[redacted]

ALTERNATIEF SCHETSONTWERP STATION NIJMEGEN



Reiziger op 1 & toegankelijk voor iedereen

Groene Omgeving

Niek Heijboer & Frits Kroese

Putten & Harderwijk 5 maart 2022

Stationsgebied nu

Het stationsgebied wordt door vele gebruikers als onoverzichtelijk, kil, technisch en "gevoeld onveilig" omschreven. Voor de voetganger is het beeld verwarrend en weinig uitnodigend. Dit beeld is ook naar voren gekomen in het onderzoek "Voetgangers in de stationsomgeving van Nijmegen (2012, Molster).

In de werksessies is stilgestaan bij een gedeelde en concrete definitie van probleemstelling en ontwerpopgave. Een vijftal concrete knelpunten staan bovenaan de lijst:

1. Geen stationsgebied aan Westzijde
2. Onvoldoende intuïtieve oriëntatie
3. Barrières en kruisende stromen
4. Onveilig oversteken en een onduidelijke aanlooproute
5. Verrommeling en leegstand van belangrijke delen van het monumentale gebouwensemble








Stationsgebied van de toekomst?





I N H O U D S O P G A V E

0. Aanleiding & samenvatting

1. Context 12 jaar plannenmakerij

1.1 Tracébesluit PHS Nijmegen
1.2 Kader Ruimtelijke Kwaliteit Station Nijmegen (KRK) juni 2020
1.3 Bestemmingsplan Westentree en ontwikkeling UWV-terrein

2. Alternatief schetsontwerp

2.1 Op zoek naar andere oplossingen
2.2 Oostentree centrumzijde – alternatief in vgl. met *Fietsvallei*
2.3 Westentree – alternatief in vergelijk met *bp Westentree*
2.4 Realisering – "rondwikkeling" in tijd
2.5 Tijd en uitvoerbaarheid

3. Structuurbepalende wijzigingsvoorstellen

3.1 West – mogelijke herijking opgave
3.2 Oost – mogelijke herijking opgave

C O L O F O N

Met dank aan Jeroen van Dijk van de **Oogvereniging** en Carin Hereijgers & Kees Spoorenberg van de **Fietsersbond** voor hun waardevolle inbreng en discussies in de zoektocht naar andere oplossingen.

0. Aanleiding & samenvatting

Het station wordt aangepast om in 2028 hoogfrequent reizigersvervoer en toekomst-vaste goederenroutering mogelijk te maken. Voor de corridor Schiphol-Utrecht-Nijmegen (SUN) komt er een dienstregeling met zes Intercity's, vier Sprinters en een ICE. Dit wordt door het rijk geregeld in het ***Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) Nijmegen***.
Het Tracébesluit hierover wordt in mei 2022 verwacht. Dit heeft dezelfde publiekrechtelijke werking als een bestemmingsplan.

Het PHS is aanleiding voor de gemeente om ook samen met de provincie na te denken over vernieuwing van de stationsomgeving. De eenzijdige oriëntatie en de barrièrewerking van het spoor wil men door een volwaardige westelijke stations-entree opheffen. Aan de centrumzijde gaat het gehele stationsplein op de schop met een te herbouwen entree, busstation en ondergrondse fietsenstalling, toegankelijk vanuit een ***Fietsvallei***. Tegelijkertijd komen op omliggende terreinen plannen voor nieuw vastgoed tot ontwikkeling met ruim 2.000 woningen in hoogbouw.

Voor deze projecten is er een overkoepelend Kader Ruimtelijk Kwaliteit (KRK) met waardevolle ambities. Er ontbreekt een Masterplan met een integraal programma, waarin te zien is hoe de KRK-ambities door wie waar te realiseren zijn in ruimte, tijd, kosten en financiële middelen.

De huidige plannen maken belangrijke ambities niet waar, zoals voor de:
- *Reiziger op 1* met hoogste prioriteit voor natuurlijke 'wayfinding';
- *Toegankelijkheid* voor mensen met een (visuele) beperking.

Zo ontbreken hellingbanen, een structurele ontvlechting van het verkeer aan de centrumzijde met een veilige oversteek van de busbaan.

Als losse "IJsschotsen" worden deelplannen aan de raad voorgelegd.
Zo staat 9 maart 2022 ***het bestemmingsplan Westentree*** op de rol, waarbij belangengroepen met hun zienswijzen pleiten voor een volwaardiger entree met ***betere toegankelijkheid voor iedereen***.

Men stelt andere oplossingen voor, zoals een doorlopende, verdiepte reizigerspassage van centrumzijde met een hellingbaan tot aan de Koninginneweg, Kiss&Ride aan de Tunnelweg en fietsenstallingen nabij de entrees tot de reizigerstunnel - bereikbaar via twee SnelFietsRoutes langs de spoorzone en met een korte 2e fietstunnel onder de sporen.



Deze zienswijzen zijn uitgewerkt in een alternatief schetsontwerp voor een station met 2 herkenbare voorkanten als aangename plekken voor iedereen. De kans wordt benut om Nijmegen West beter met het centrum te verbinden en de toegankelijkheid structureel te verbeteren met genoeg ruimte voor hellingbanen en volledige scheiding van voetgangers, fietsers, bussen en taxi's. De metamorfose lijkt haalbaar zonder veel tijdverlies of extra kosten. ***Hoe dat kan is in deze brochure te lezen***.
We besluiten met wijzigingsvoorstellen, zoals voor een hellingbaan in het bp Westentree en een hellende reizigerstunnel in het Tracébesluit PHS.

Onze schetsen zijn ontstaan uit gezamenlijke liefde voor de stad en het vakgebied van stedebouw & landschapsarchitectuur. We hopen hiermee het publieke debat in de raad te voeden voor een duurzame metamorfose van het stationsgebied – misschien wel tot de mooiste plek van Nijmegen.

Niek Heijboer & Frits Kroese Groene Omgeving **Putten/Harderwijk 5 maart 2022**

1. Context 12 jaar plannenmakerij station & omgeving

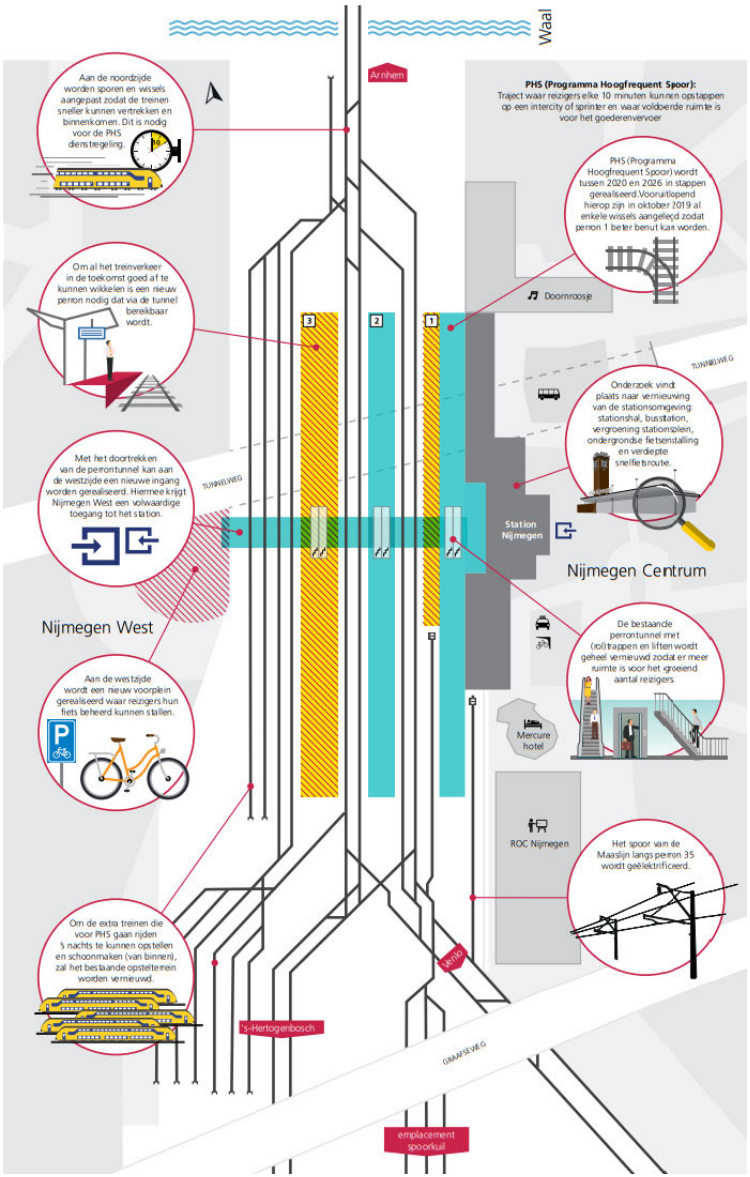
1.1 Tracébesluit PHS Station Nijmegen

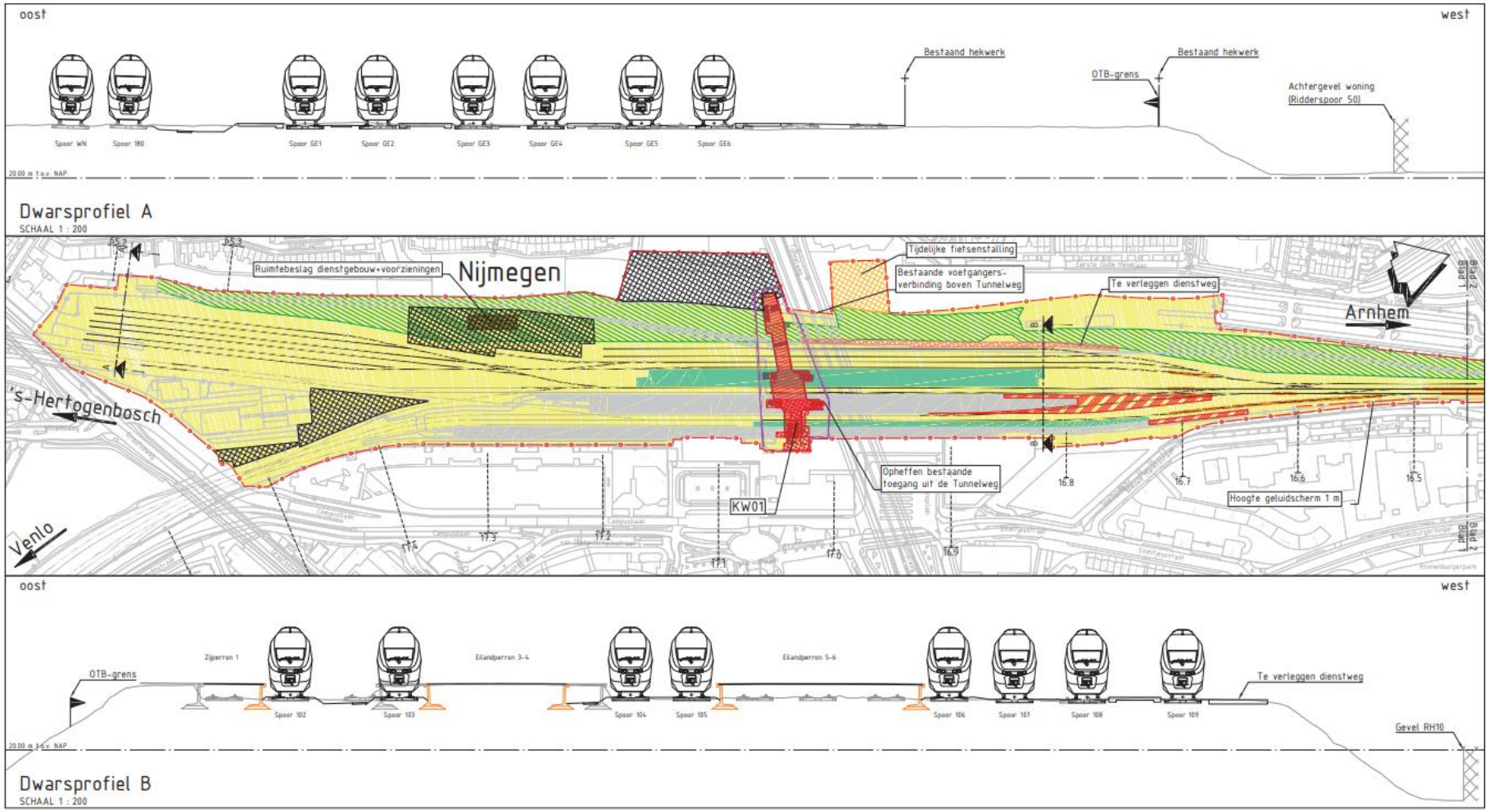
Het PHS Nijmegen biedt een integrale oplossing om delen van het stationsemplacement te wijzigen, zoals door vernieuwing reizigerstunnel met trappen, verlenging ervan met westentree vanaf een nieuw eilandperron 5/6, toegevoegd zijperron, nieuw opstelterrein met dienstgebouw. Met name de inpassing van deze spoorse elementen in de oorspronkelijke configuratie en architectuur van het station verdient de aandacht.

Vanaf 2010 heeft de gemeente Nijmegen met rijk, NS en ProRail ook gewerkt aan een Ontwikkelingsvisie voor de stationsomgeving. In 2016 het Ontwikkelingskader OV Knooppunt Nijmegen en omgeving opgesteld.



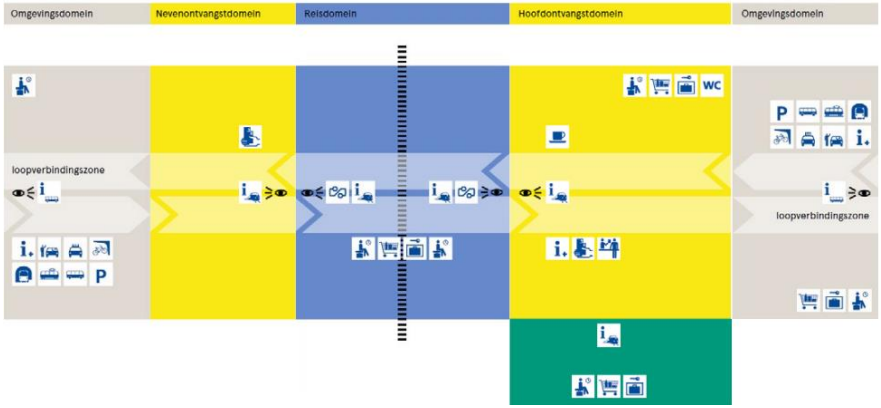
Dit is in 2017 uitgewerkt in een Ruimtelijk Raamwerk Stationsgebied. Uiteindelijk is voor de westzijde het plan dieper uitgewerkt (in 2017 door Royal Haskoning DHV en in 2019 door Arcadis als onderdeel van de integrale variantenstudie voor PHS Nijmegen/Westentree).





Sporenplan en verlenging reizigerstunnel volgens **PHS Station Nijmegen**

Het ***Spoorbeeld*** (ontwerpprincipe spoorsector & Spoorbouwmeester) is leidend als het gaat om de vormgeving van de stations-domeinen in verband met de gebruikswaarde voor en beleving door de reiziger.



Heldere oriëntatie als uitgangspunt

1. signaleren 2. herkennen 3. interpreteren 4. beslissen 5. handelen
Vertrekken, aankomen en overstappen zijn complexe activiteiten. Een reiziger moet veel keuzes maken veelal onder tijdsdruk. In het huidige gebied wordt men overvraagd door onvoldoende intuïtieve oriëntatie, barrières, gebroken loop- en zichtlijnen en te veel verschillende keuzemomenten. Dit kan een algeheel gevoel van onzekerheid en onveiligheid oproepen of versterken.

Het helder en duidelijk vormgeven van prettige en overzichtelijke domeinen voor de reiziger staat in een nieuw ontwerpconcept centraal. Vanuit de trein wordt de reiziger via de perrontunnel intuïtief naar een centraal ontvangstdomein geleidt. Keuzemomenten zijn overzichtelijk en herkenbaar in een veilige omgeving, ***zonder kruisend verkeer***. De hoofdroutes naar de stad zijn vanzelfsprekend en vormen barrièrevrije “rode lopers”.

1.2 Kader Ruimtelijke Kwaliteit Station Nijmegen (KRK) juni 2020

Het KRK bouwt voort op bovengenoemde studies en sluit aan op het OV Toekomstbeeld 2040. Nijmegen is daarin een van de knooppunten die de toekomstige reizigersgroei zal moeten kunnen opvangen.
Naast de ruimtelijke samenhang gaat het vooral in op de borging van de integrale ruimtelijk kwaliteit. Hiervoor formuleert het KRK de volgende ambitieuze ***algemene ontwerpuitgangspunten***.

De verschillende deelopgaven van het station- en stationsgebied (omgevings-, ontvangst- en reisdomeinen) worden in het volgende hoofdstuk per onderdeel specifiek beschreven (van perron tot stad). Voor alle onderdelen gelden de volgende algemene uitgangspunten.

- **Reiziger op 1**
  Het gebruiksgemak van het station en de natuurlijk *wayfinding* heeft de hoogste prioriteit. Reizigers moeten zich eenvoudig en snel kunnen verplaatsen, zich goed kunnen oriënteren en zich comfortabel en veilig voelen in zowel het omgevings-, stations- en reizigersdomein.

- **Toegankelijkheid**
  Het station en stationsgebied moet goed toegankelijk zijn voor mensen die minder goed ter been zijn, slechthorend of slechtziend. Door de grote (natuurlijke) hoogteverschillen spelen liften, trappen en hellingbanen een belangrijk onderdeel in het bereikbaar maken van het station. Deze elementen dienen dusdanig gepositioneerd en vormgegeven te zijn dat zij een natuurlijke wayfinding voor alle doelgroepen in het station bevorderen.

- **Integraal ontwerp**
  Integraliteit van maatvoering, materiaalkeuze, constructieve opzet, vormgeving, technische installaties en kleurstelling (kleuronderzoek verplicht!) zorgen ervoor dat het stationsgebied één heldere en samenhangende sfeer uitstraalt. De som is meer dan een optelling van de onderdelen. Een integraal ontwerp betekent ook dat op termijn deelprojecten van verschillende opdrachtgevers op elkaar afgestemd dienen te zijn (ruimtelijk, functioneel en qua beeldkwaliteit).

- **Samenhang en inpassing stationsmiddelen**
  Locatiekeuze en manier van plaatsing van de generieke stationsmiddelen (zoals bijvoorbeeld bewegwijzering, reisinformatie, kaartverkoop, stationsoutillage, signing, enz.) is in samenhang ontworpen en zodanig ingepast, dat deze goed zichtbaar zijn maar geen obstakel zijn en het samenhangende beeld niet verstoren.

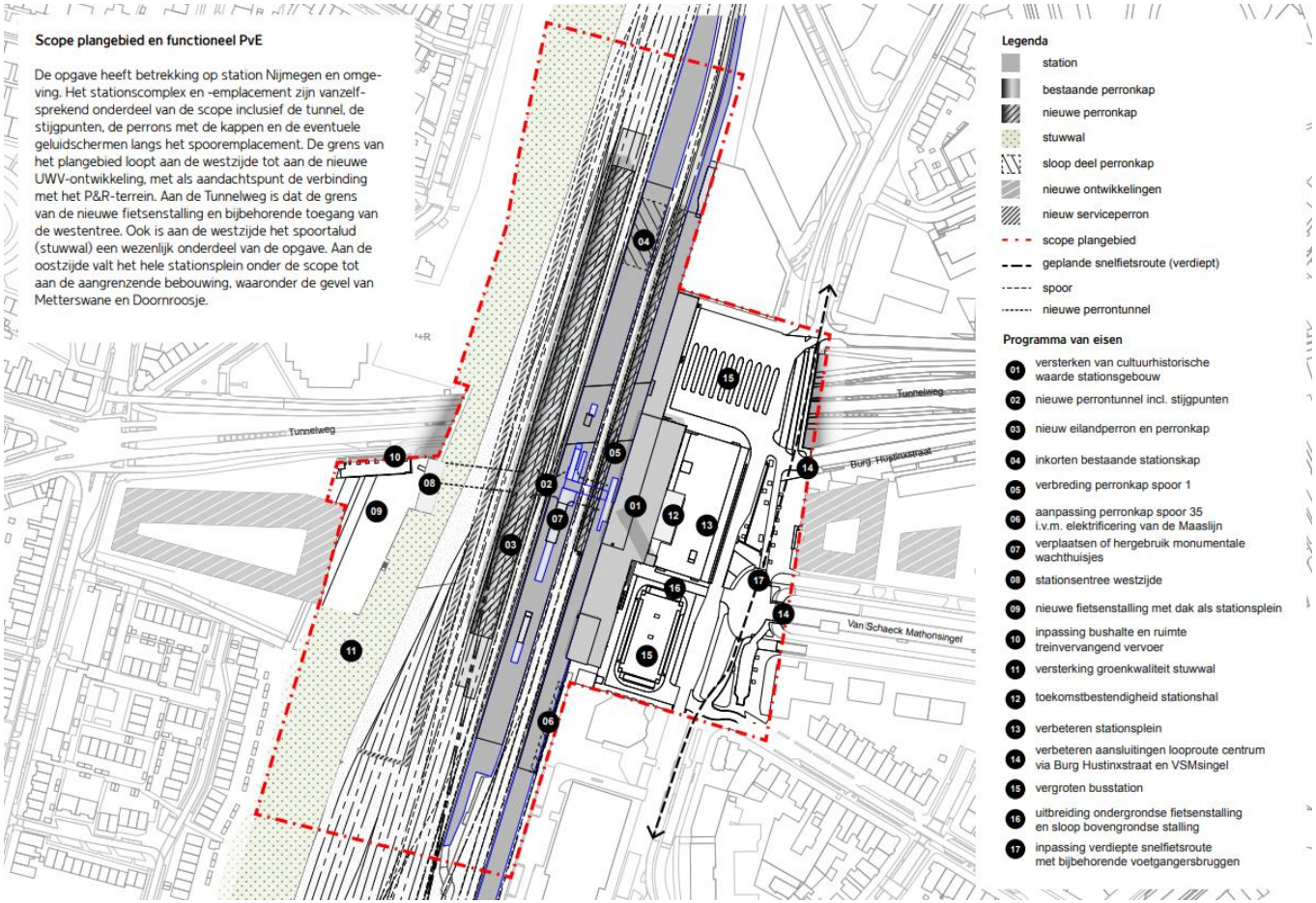
- **Aansluiting op de cultuurhistorische waarde**
  Het ambitieniveau op alle onderdelen is een kwalitatief hoogwaardige vormgeving die zich voegt naar het monumentale stationsgebouw en de historische perronkappen. Op dit idioom en materialenpallet dient op een eigentijdse wijze te worden ‘voortgebouwd’. De beeldtaal is tijdloos en ingetogen, met oog voor proporties, kleurstelling, detail en materiaaltoepassing. Op beeldbepalende historische gebouwdelen is kleuronderzoek en bouwtechnisch onderzoek verplicht voorafgaand aan het ontwerp van de restauratieve aanpassing.

- **Onderhoudsarm**
  Door functiewijzigingen op stations is er een toename in beheer en functiehandhaving. Het is de uitdaging om met bestaande middelen hetzelfde kwaliteitsniveau te behouden. Dit kan door vooraf rekening te houden met beheer en onderhoud. Materiaalkeuze en detaillering dient zodanig te zijn, dat de uitstraling zonder bovenmatig onderhoud mooi blijft, of een mooie veroudering plaatsvindt. Installaties zijn goed bereikbaar voor onderhoud, maar uit het zicht.

- **Vandalisme bestendig**
  Vormgeving en materialisering dient zodanig te zijn dat ze vandalismebestendig zijn, zonder al te defensieve vormgeving toe te passen.

- **Verlichting op alle niveaus**
  Een op te stellen verlichtingsvisie levert naast alle vereisten in techniek en regelgeving ook een integrale bijdrage aan de totale beleving van de architectuur (lichtkleur, intensiteit, verfijnde integratie in de bouwkundige afwerkingen).

- **Vijfde gevel integraal opnemen**
  Doordat er steeds meer hoogbouw ontwikkelingen rondom het station ontstaan dient het ‘zicht op’ en de ‘beleving van’ de (stations)daken meegenomen te worden in de ontwerpuitgangspunten.



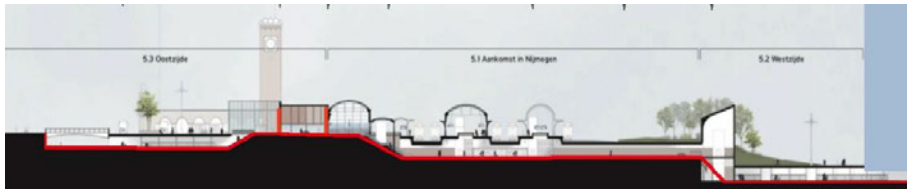
Het KRK geeft een overzicht van de nieuwe opgaven op een kaart van de bestaande situatie

Het KRK wil de ruimtelijke kwaliteit van het rood begrenst gebied integraal borgen – met het oog op gebruikswaarde, belevingswaarde en duurzaamheid. Dit is belangrijk, omdat het stationsgebouw behoort tot de zogenaamde Collectiestations van de Spoorsector - verschillende delen (van architecten H.C. Peters en S. van Ravesteyn) hebben een hoge architectuur-historische waarde, zoals de Italiaanse coulissen-gevel en iconische stationstoren.

Aanpassingen of toevoegingen aan deze iconische stationsdelen zullen waar mogelijk de cultuurhistorische waarde ervan moeten respecteren en versterken.

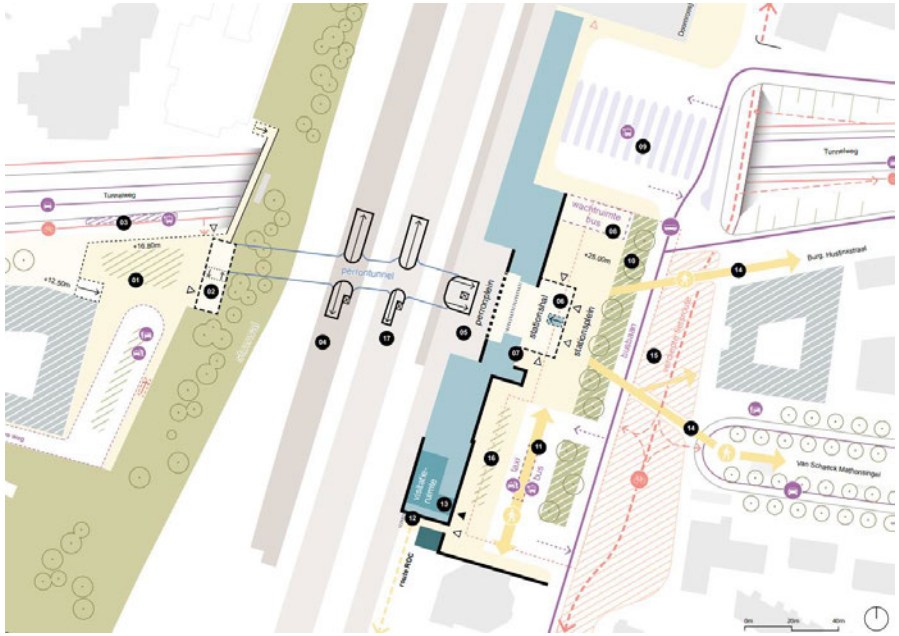
Station Nijmegen krijgt volgens het KRK een nieuwe en volwaardige westelijke entree met een nieuwe fietsenstalling (3.000 plekken), een bushalte en K&R-plek. Deze entree vergroot de bereikbaarheid van het station en zal ingebed moeten worden in de landschappelijke context van de stuwwalflank. Daarnaast zal afstemming plaats moeten vinden met de naastgelegen ontwikkeling van vastgoed op voormalige UWV-locatie.

Voor de centrumzijde (oostzijde) ligt er de opgave om het bestaande stationsgebouw en het stationsplein beter te verbinden met het stadscentrum en deze te transformeren tot een overzichtelijk en uitnodigend visitekaartje voor Nijmegen.
De gemeente wil de bestaande snelfietsroute langs de oostzijde van het station verdiept als ***Fietsvallei*** inpassen. Tevens wil gemeente en ProRail in aansluiting hierop de ondergrondse fietsenstalling vervangen door een nieuwe ondergrondse stalling met 7.000 plaatsen.



De provincie wil de busvoorzieningen een integraal onderdeel laten zijn van het station met een optimale kwaliteit en inrichting van de OV-knoop. De bestaande busperrons aan de noordoostzijde zullen worden uitgebreid i.v.m. het vergoten van de capaciteit. Hierbij is tevens de wens voor een comfortabele wachtruimte, omdat de huidige abri hieraan niet voldoet. Aan de zuidoostzijde (Mercure-zijde) wil men ruimte maken om buslijn 10 (richting Campus Heyendaal met Radboud universiteit en UMC Radboud) in te passen om de busbewegingen voor het station langs te beperken.

De verschillende opgaven worden afgestemd met voorzieningen, zoals K&R, taxi's, opstelruimte voor vervangend treinvervoer en expeditie.



Integrale verbouwing & vernieuwing aan West en Oostzijde



Fietsvallei – onveilige voetgangersoversteken vrije busbaan

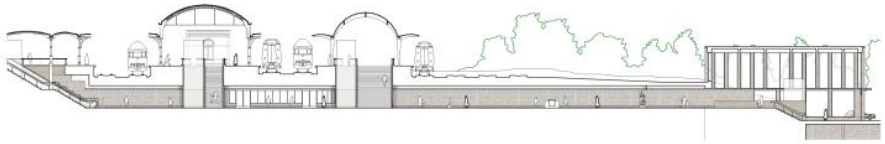
1.3 Bestemmingsplan Westentree en ontwikkeling UWV-terrein

Nijmegen West heeft van oudsher een nogal geïsoleerde ligging ten opzichte van de hogere, welgestelde delen van Nijmegen ten oosten van het spoor. Het hooggelegen spooremplacement en de Graafseweg vormen fysieke barrières – evenals het westelijk gelegen havengebied. West wordt uit haar isolement verlost met de ***Oversteek*** - een iconische brug naar de Waalsprong. Dankzij herontwikkeling van de Honigfabriek krijgt West een herkenbaar ***Waterfront*** aan de Waal.



Door de komst van de ***Westentree*** van het station met herontwikkeling van het UWV-terrein en andere zijde van de Tunnelweg ontstaat er een unieke kans om de ruimtelijke en sociale samenhang met het centrum en andere delen van Nijmegen te vergroten.
De publieke verbinding via de reizigerstunnel draagt bij aan het verkleinen van de barrièrewerking van het spoor, vergroot de bereikbaarheid van het station vanuit het westen en ontlast de oostzijde.

In het bestemmingsplan Westentree en Ambitiedocument UWV-locatie zijn impressies van de entree te zien. Deze bestaat uit de verlenging van de reizigerstunnel, een overdekte stalling voor 3.000 fietsen en daarop een stationsplein met Kiss&Ride plek en toegangsweg via de Fresiastraat.



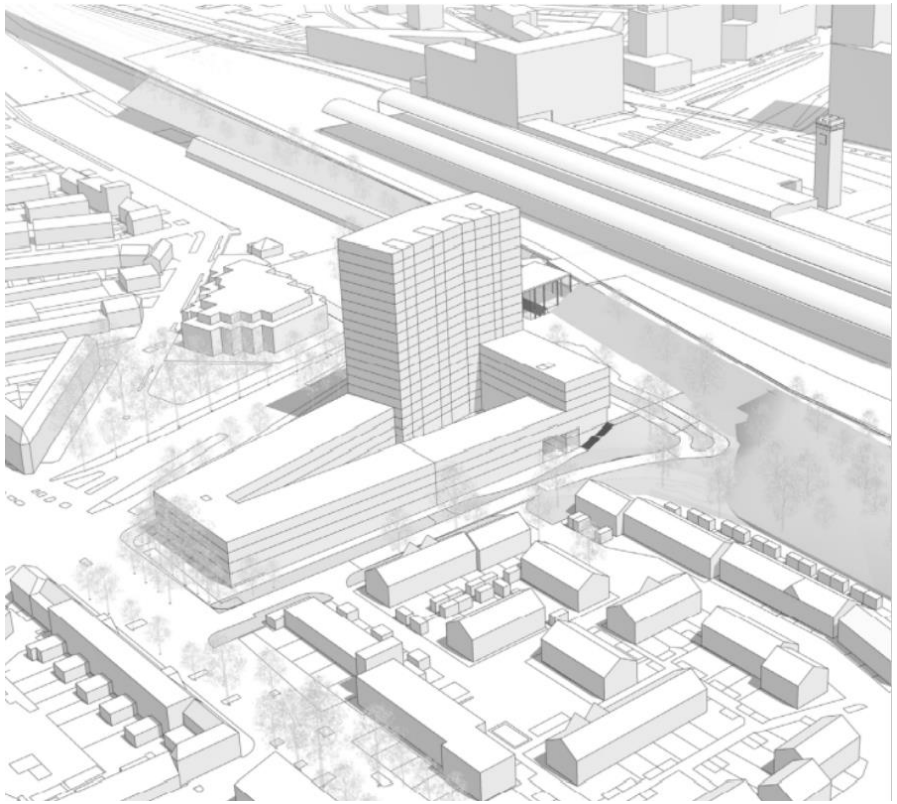


Autoverkeer en betonnen gevelwanden domineren het straatbeeld. De barrièrewerking blijft voelbaar door een stenige buitenruimte en enorme trappen naar de westelijke stationshal. Een hellingbaan ontbreekt. Pas als je de trappen op bent gegaan, ontwaar je de iconische stationstoren en de entree. Als fietser blijf je aangewezen op de onprettige, lange tunnel naast de Tunnelweg. Rechts is de onderlaag te zien van een woon-, hotel-/congrescentrum op de UWV-locatie met onaantrekkelijke blinde gevels.



Stationshal aan verhoogd stationsplein met Kiss&Ride plek


Deze impressie zonder stationshal en met een meer naar achter gelegen gebouwencomplex werd 14 februari 2022 gepubliceerd door de project-wethouder. Verwarrend om te begrijpen wat de inzet van het college is.


De Kiss& Ride en toegang via de Fresiastraat is om het nieuwe gebouwencomplex heen geprojecteerd.

Met alle nare gevolgen van dien voor de sociale veiligheid en verkeershinder voor de belendende woonbuurt. Wat gebeurt daar in de nachtelijke uren?

2. Alternatief schetsontwerp

2.1 Op zoek naar andere oplossingen

Natuurlijke 'wayfinding' én toegankelijkheid voor iedereen is in de voorliggende plannen onvoldoende opgelost – de voetganger en fietser moet veel omwegen maken en blijven veel barrières tegenkomen.
Daarom pleit men in de zienswijzen op het ontwerp Tracébesluit PHS en bestemmingsplan Westentree voor andere, betere oplossingen, zoals:

- een doorlopende, verdiepte reizigerspassage vanuit centrumzijde met lange hellingbaan tot aan de Koninginneweg (voorstel Oogvereniging + Fietsersbond);
- Kiss&Ride aan de Tunnelweg (voorstel bewoners + Fietsersbond);
- fietsenstallingen nabij toegangen passage, goed bereikbaar via noord-zuidroutes oostelijk en westelijk langs het spoor en een 2e tunnel eronder (Fietsersbond).

-

Meerdere alternatieven en varianten zijn gepresenteerd in een "Stationscollege" op 22 januari 2022 in de Radbouduniversiteit. Een Reader is door de Fietsersverbond gepubliceerd.

De Gelderlander besteedde er aandacht aan met artikelen:

- op 11 februari over het voorstel van de Oogvereniging voor een verdiept voorplein: "Voetganger, fiets en bus kan wel gescheiden op Nijmeegs stationsplein";
- op 17 februari over VVD-motie voor een hellingbaan bij nieuwe west-ingang: "Moet voor iedereen toegankelijk zijn".



Volgens Oogvereniging en Fietsersbond blijven in de plannen veel knelpunten onopgelost

Toegankelijk

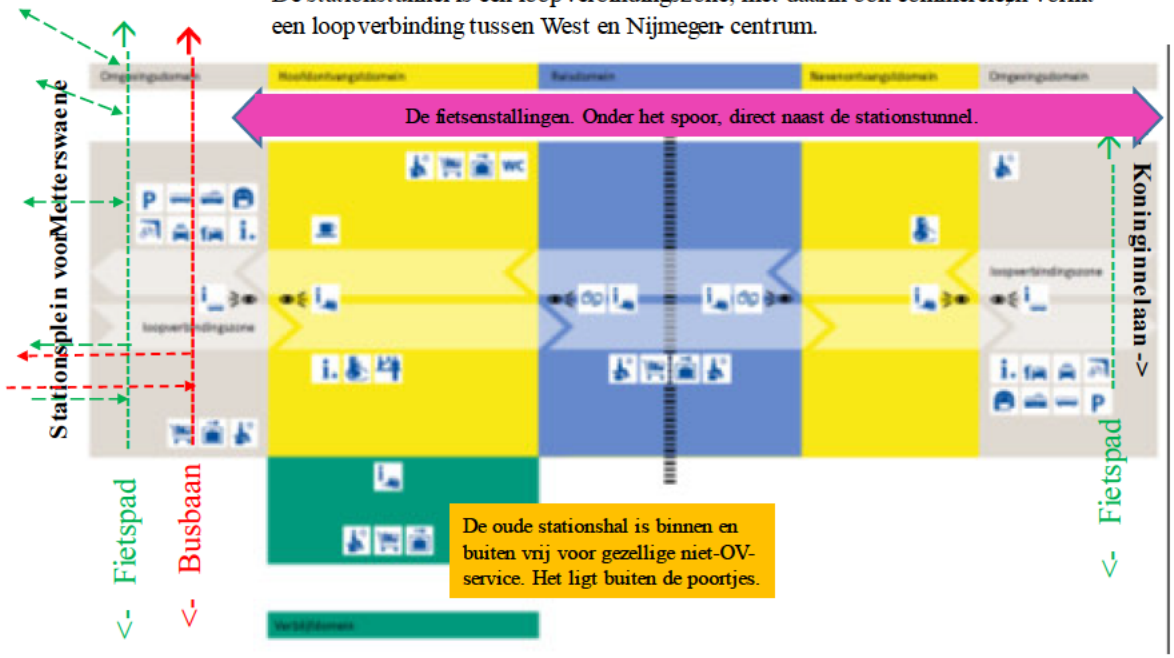
- Voor alle leeftijden, van 0 tot 100.
- Voor mensen met en zonder beperking.

Efficiënt

- Korte loopverbindingen van fietsenstalling, bushalte, K&R, taxi en stad naar je treinperron.
- Alle perrons (bus, trein, taxi, K&R) zijn met roltrap en lift bereikbaar vanuit één centrale brede - rechte – gelijkvloerse stationstunnel.
- De stationstunnel is een loopverbindingszone, met daarin ook commercieen vormt een loopverbinding tussen West en Nijmegen- centrum.

Veilig

- Ongelijkvloerse kruisingen tussen ALLE verkeers-modaliteiten
- Concentraties van reizigers de ruimte geven.

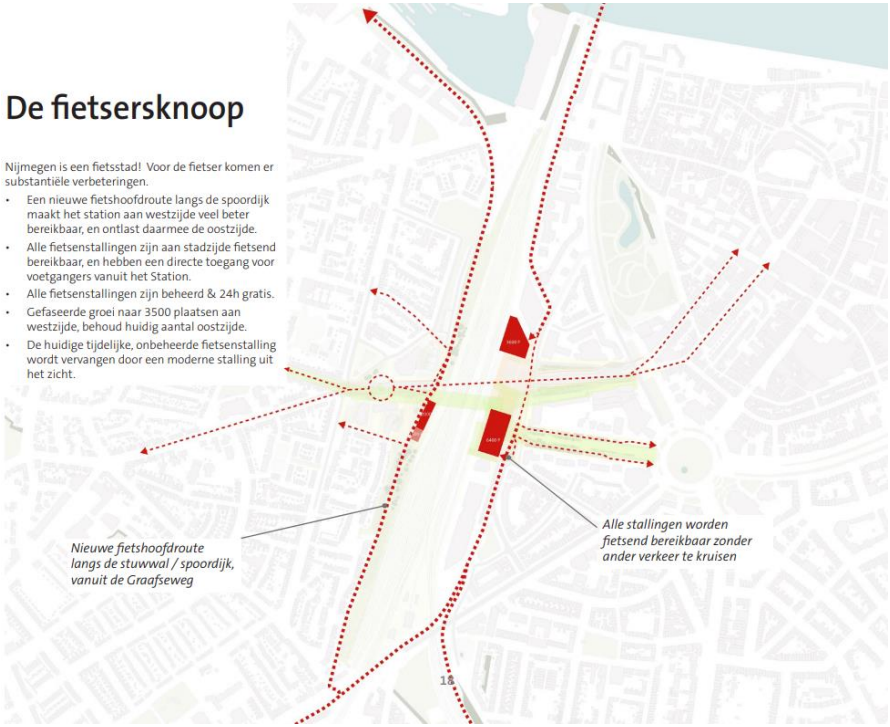


De stationstunnel op zelfde nivo doortrekken als brug naar de overkant van de Koninginnelaan met de bus- taxi- en K&R- perrons eronder.

Overeenkomstig het ontwerpprincipe van de Spoorbouwmeester pleiten de Fietsersbond en Oogvereniging in hun zienswijzen voor ***één centrale, doorlopende reizigerstunnel***, waar vandaan de trein- en busperrons goed bereikbaar zijn - niet alleen met liften en trappen, ook met hellingbanen!

Een openbaar toegankelijke tunnel is een niet te missen kans voor een prettiger station en het slechten van een barrière in een stad of dorp, zoals goed is gelukt in Eindhoven, Tilburg, Zwolle en Harderwijk.

In de Nijmeegse situatie wat betreft de Fietsersbond aan te vullen met een nieuwe ***2e fietsverbinding onder het spoor*** tussen de stallingen, direct naast de toegangen tot de reizigerstunnel.
En ook met een aansluiting op een ***SnelFietsRoute (SFR)*** langs het westelijke spoor (rechts in schema), uitkomend op een fietsstalling nabij de entree en monding van de 2e fietstunnel. Dit is conform het in 2017 uitgewerkte Ruimtelijk Raamwerk Stationsgebied om de spoorzone in te richten als centrale ***Fietsersknoop.***



In de concessie 2015-’25 van **ProRail** (bijlage 2, art. 4 **Prestatiegebieden**) is geformuleerd:

*“ **een aantrekkelijk product voor de reizigersvervoerders en de reizigers**: 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;*

***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.“*



Ruimtelijk Raamwerk Stationsgebied (2017)

Het ontwerpprincipe voor het Nijmeegse stationsdomein zal met de voorgestelde aanvullingen van Oogvereniging en Fietsersbond resulteren in een tijdwinst van ruim 5 minuten voor de helft van de reizigers (voor reizigers die met de fiets komen en nu een korte loopverbinding hebben naar de perrontunnel en dus de perrons).

Het ontwerpprincipe is in samenspraak met de Fietsersbond uitgewerkt in het alternatieve schetsontwerp van de Oogvereniging, zoals 11 februari jl. gepubliceerd door De Gelderlander.

Het schetsontwerp hebben we geoptimaliseerd op basis van een digitale ondergrond. Het nieuwe sporenplan volgens het ontwerp Tracébesluit is erin verwerkt en verschillende peilmaten voor loop- en fietsverbindingen.

In deze toelichting zitten de handmatige, optimale studieschetsen.
Zo spoedig mogelijk publiceren we een toelichting met de digitale versies.

2.2 Hoogwaardige publieke verbinding tussen centrum en west

Het **KRK** gaat uit van de ***"Reiziger op 1"*** en een ***goede toegankelijkheid voor iedereen***. In het bijzonder voor mensen met een (visuele) beperking. Gepleit wordt voor een integrale ruimtelijke oplossing om aan deze uitgangspunten tegemoet te komen met een inclusief concept voor de voetganger; hoogteverschillen worden hierbij altijd overbrugd met flauwe hellingen, aangevuld met trappen en liften.

Het hoogteverschil tussen oost- en westzijde bedraagt ongeveer 12.5 m. Dit is op aangename wijze te overbruggen door alle overstapbewegingen te bundelen via ***één doorlopend, goed toegankelijk voetgangersgebied***. Dit kan in de Nijmeegse situatie met een verlaagde passage op het niveau van de bestaande reizigerstunnel. De doorsnede geeft een beeld van deze alternatieve oplossing ten opzichte van die van de huidige plannen. Deze is van oost (links) met de stationstoren naar west (rechts) simultaan af te lezen op de plattegrond, die op zijn kop onder staat (noorden onder).

Komend vanuit de parkeergarage onder Ramblas loop je gelijkvloers onder de fietsroute en een nieuw busstation door naar een gezellig verdiept plein. Vandaar loop je gelijkvloers de nieuwe stationshal en reizigerstunnel in. Vervolgens zijn de treinperrons altijd bereikbaar met een hellingbaan, eventueel aangevuld met trap of lift. Bij een dergelijke opzet overbruggen reizigers minder hoogtemeters dan in de bestaande plannen. Een welkom resultaat voor iedereen, en in het bijzonder voor ouderen en mensen met een (visuele) beperking.

Het verdiepte plein heeft een schelpvorm met de iconische stationsstoren in het zwaartepunt – net als de toren aan het ***Piazzo del Campo*** van Siena. De gebogen buitenzijde wordt gevormd door een comfortabel busstation met eilandperron – bereikbaar met hellingbaan, trap/lift vanuit de onderdoorgangen naar de Burgemeester Hustinxstraat of de Ramblas met ondergrondse parkeergarage. Aan de reizigerstunnel, het plein en de onderdoorgangen liggen horeca en winkeltjes in combi met ondergrondse fietsenstallingen en dienstverlening aan de centrumzijde.

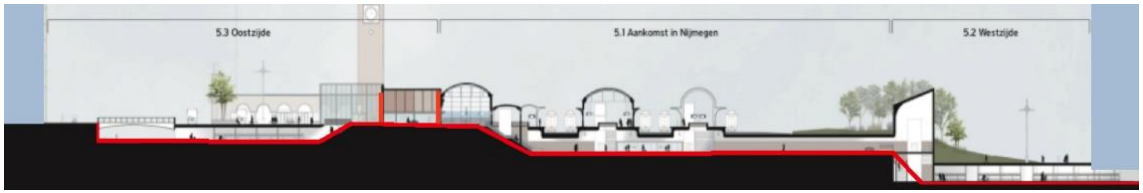
Vanaf de Koninginnelaan, aan de westzijde, loop en fiets je met een flauwe helling naar de westelijke entree van het station – met daaraan gekoppeld een gebouwde fietsenstalling in meerdere lagen, gedeeltelijk in de stuwwal. Deze spievormige ruimte heeft een aantrekkelijke groene begeleiding met beplanting langs de Tunnelweg, waarbij je vanaf deze routes zicht krijgt op het entree- en stallingsgebouw, de perronkappen en de stationstoren. De fietsenstalling is verbonden met de 2e tunnel naar de centrumzijde en met de beoogde SFR West langs de spoorzone.

Met de voorgestelde reizigerstunnel en fietstunnel op één doorlopend voetgangersniveau krijgt Nijmegen een ***hoogwaardige, publieke verbinding*** tussen centrum, station en stationsplein, alsmede met de wijken aan de westzijde. Deze aangename verbinding vormt een sociaal veilig alternatief voor de passage door de lange, onherbergzame tunnels voor langzaam verkeer naast de Tunnelweg - ook van grote waarde voor de 2.000 nieuwe woningen, die in het gebied zullen worden gebouwd.

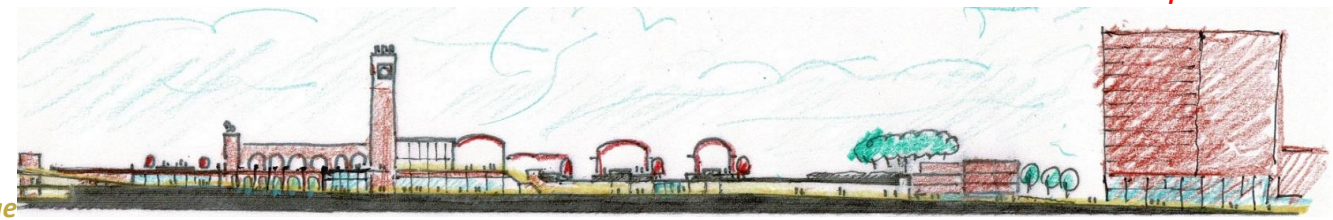


Piazzo del Campo van Siena in Italië

25.0m < 21.50m *Fietsvallei Oost*

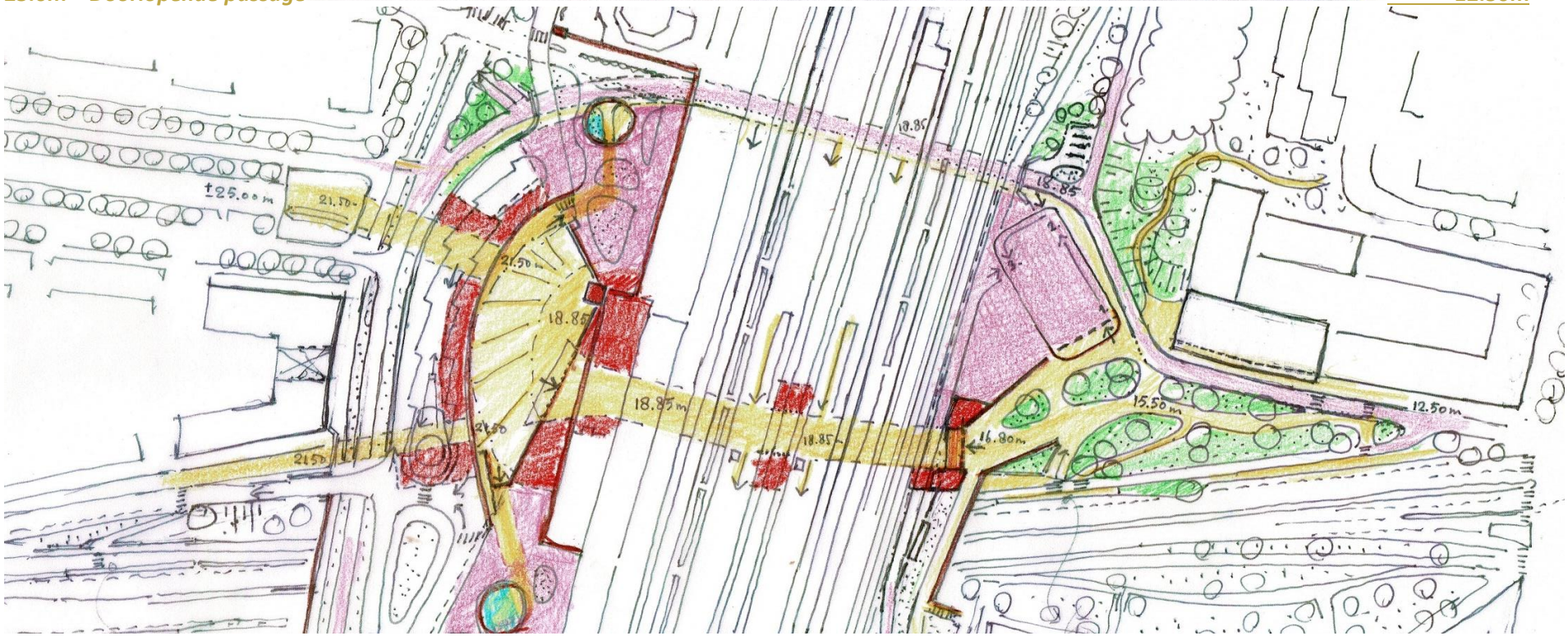


***bp Westentree* 18.85m > 12.50m**



25.0m < *Doorlopende passage*

> 12.50m



2.3 Samenhangende opzet vanuit groter geheel

Structuurbepalende ruimtes

Vanuit een groter geheel zijn structuurbepalende stedelijke ruimtes vormgeven, die aan beide zijden uitmonden op herkenbare plekken (of ‘stedes’) als entree van het station. Nabij de entrees liggen de gebouwde stallingen voor 10.000 fietsen: 6.000 bij Oost en 4.000 bij West.

Het station van architect Peters uit 1894 lag in de centrale as vanaf het Keizer Karelplein en de Van Schaeck Mathonsingel. Nu ligt de iconische toren uit 1954 van architect Sybold van Ravesteyn in deze zichtas. Samen met de *coulissen-gevels* is de toren een “historisch” element van zijn architectonisch ontwerp met Florentijnse inspiratie.
De toren komt in het zwaartepunt van het verdiepte “Sienaplein” te staan en wordt een bezienswaardige plek met horeca & terrasjes, winkels & dienstverlening. alsmede de entrees naar station en fietsenstallingen.
Het plein wordt geflankeerd door spievormige parken op het dak van de fietsenstallingen. Deze zijn goed bereikbaar vanuit de SFR Oost – bij Doornroosje en met een toegang, die zich krult om het busstation.

Komend vanuit West kom je uit op een hellende, spievormige ruimte langs de Tunnelweg met een pleintje bij de entree naar de reizigerstunnel. Vanaf kruising Marialaan en Tweede Oude Heselaan zijn de stationstoren en entreehal+fietsenstalling in meer lagen belangrijke oriëntatiepunten. De rooilijn van de nieuwe hoogbouw op de UWV-locatie verdient afstemming op deze zichtlijnen en is in onze schets naar achteren gelegd.

Aan de noordzijde van de Tunnelweg richt een boogvormige gevellijn voor nieuwe bebouwing zich op de spievormige ruimte bij de entree. Daarmee komt de Tunnelweg in een samenhangende groene ruimte te liggen.

Stedebouwkundige planelementen

Er zijn met het oog op realisering door verschillende partijen verschillende met elkaar samenhangende planelementen te onderscheiden.

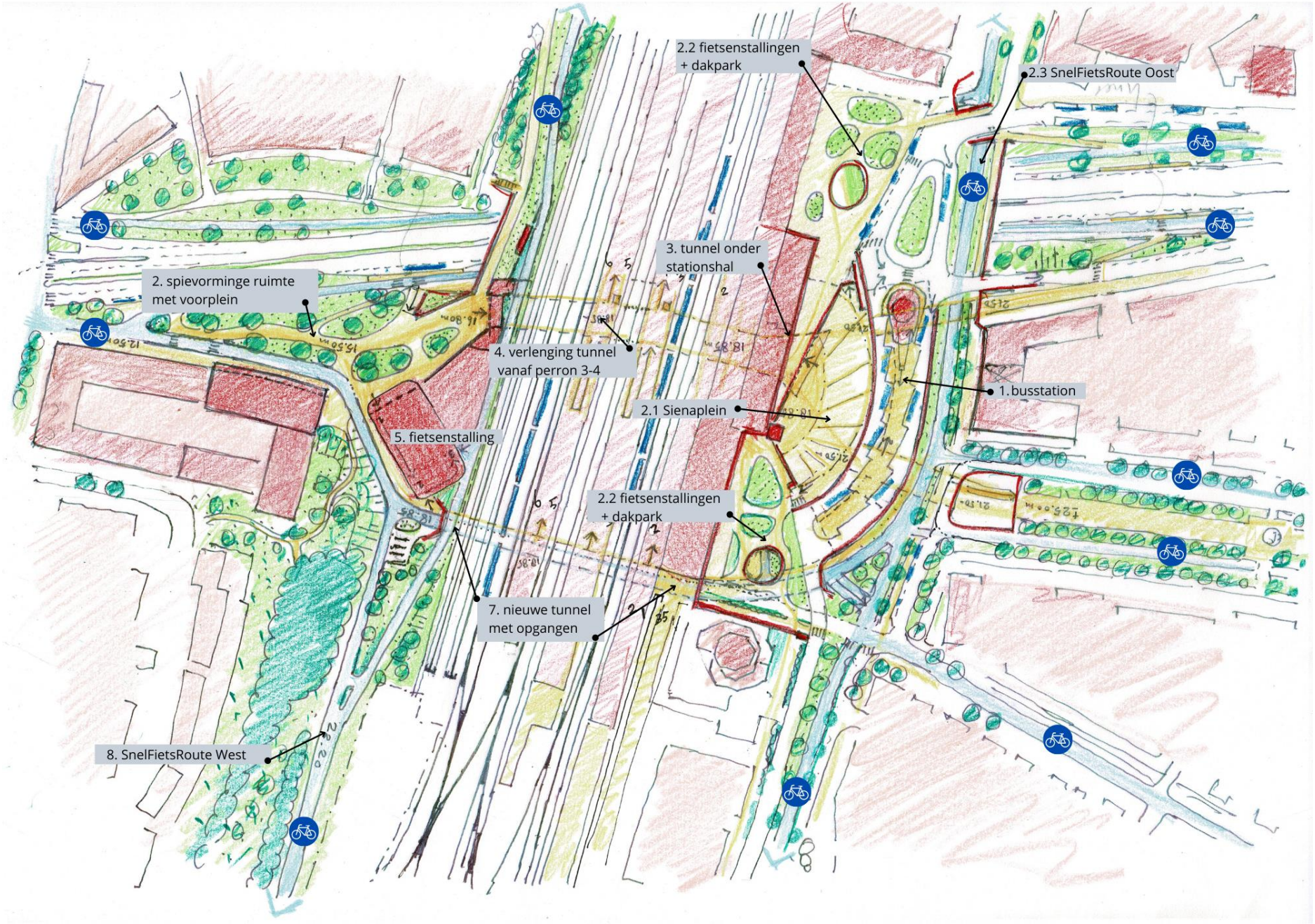
Oostelijke entree:

- boogvormig busstation met eilandperron en onderdoorgangen (1);
- “Sienaplein” (2.1, fietsenstallingen + dakparken + aanlooproutes (2.2) en SFR Oost met aftakkingen naar de fietsenstallingen (2.3);
- oostelijke entree met verdiepte perrontunnel onder oude stationshal naar perron 1/2 en 3/4 (3)



Westentree

- verlenging hellende reizigerstunnel vanaf perron 3/4 tot entreehal (4);
- in combi met de fietsenstalling deels in de stuwwal (5);
- spievormige ruimte Westentree met plein (6);
- 2e tunnel tussen de fietsenstallingen (7) en SnelFietsRoute West (8).


2.2 fietsenstallingen
+ dakpark
2.3 SnelFietsRoute Oost
3. tunnel onder
stationshal
2. spievorminge ruimte
met voorplein
4. verlenging tunnel
vanaf perron 3-4
1. busstation
2.1 Sienaplein
5. fietsenstalling
2.2 fietsenstallingen
+ dakpark
7. nieuwe tunnel
met opgangen
8. SnelFietsRoute West

2.4 Oostentree centrumzijde - alternatief in vgl. met *Fietsvallei*

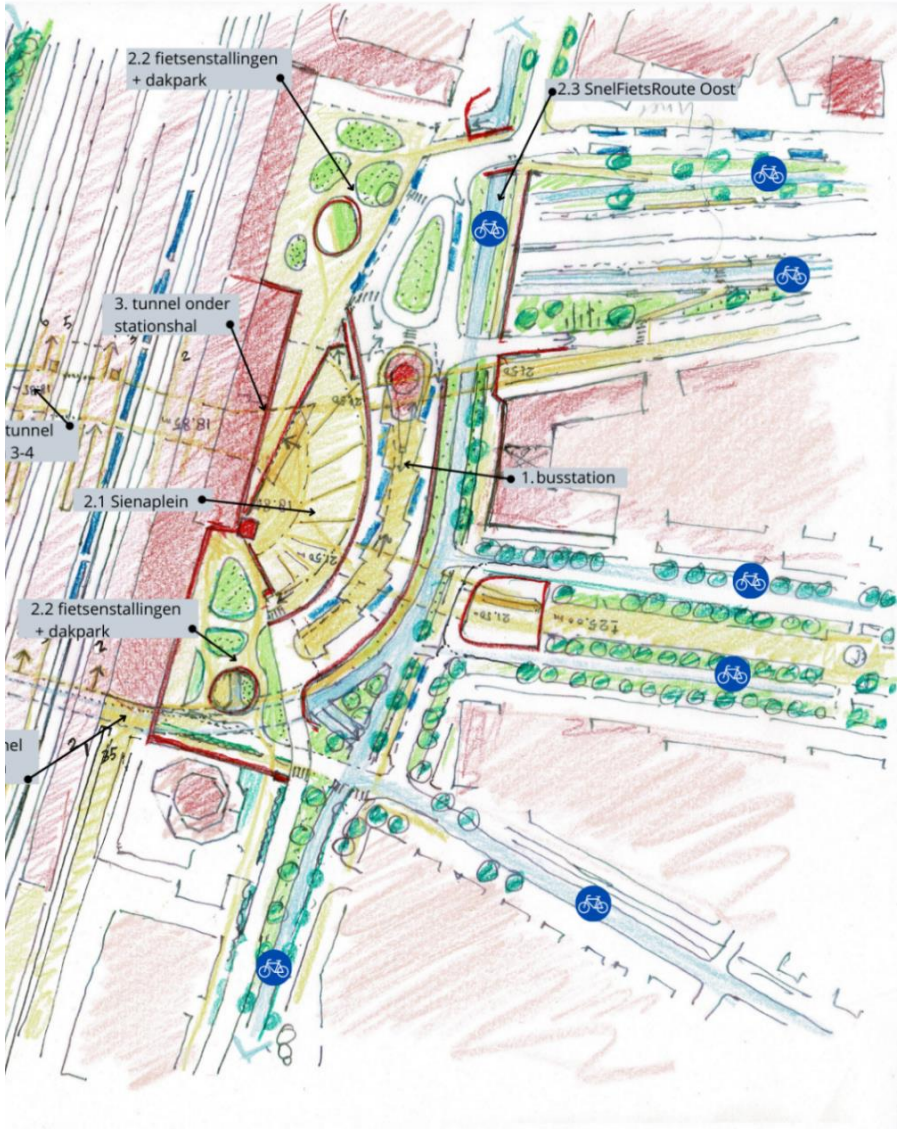
Boogvormig busstation (1)
Er komt een nieuw en goed bereikbaar dynamisch busstation langs het stationsplein op het bestaande maaiveld. Een voorstel voor een veilig en toegankelijk eilandperron met 12 halteplaatsen. Bij een overdekte wachtruimte met kiosk is een speciale assistentiehalte voor alle mensen met een (visuele) beperking. Bussen rijden met de klok mee om het perron, dat bereikbaar is met een hellingbaan, roltrap, trap en lift.

“Sienaplein”, fietsenstallingen + dakparken en SFR Oost (2)
De wanden worden gevormd door de te herstellen coulissen-gevel met toren en een verdiepte hoofdentree met in de flanken winkeltjes, horeca, fietsenstallingen, inclusief werkplaats en ov-fietsverhuur.
De boogvormige wand bevat horeca, winkeltjes en dienstverlening.

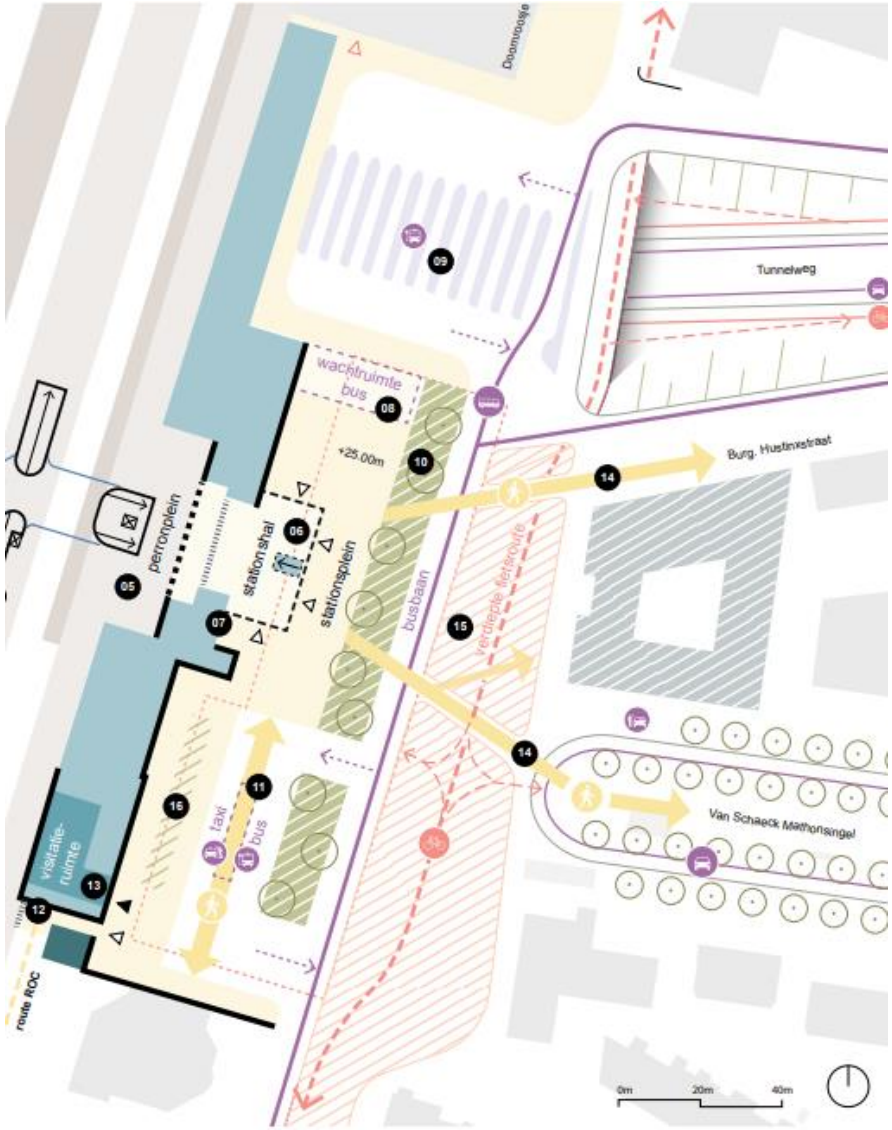
In de flanken liggen spievormige dakparken op de fietsenstallingen met een totale capaciteit van ca 6.000 plaatsen (1.000 minder). Aan het dakpark bij Doornroosje liggen Taxistandplaatsen. Je kunt op maaiveld doorwandelen naar de in oude luister te herstellen stationsentree of naar het verdiepte “Sienaplein” met de nieuwe hoofdentree.

De SnelFietsRoute Oost heeft een vrije kruising bij de Spoorstraat met een ondergrondse aansluiting op de fietsenstalling bij Doornroosje. Aan de zuidzijde met een gebogen hellingbaan + hellingtrap met fietsgoot op de stalling bij hotel Mercure. Via het dakpark bij het ruiterstandbeeld wordt de entree naar perron 1/2 en perron 35 op maaiveld op aangename wijze bereikbaar. De Kiss&Ride aan de centrumzijde blijft gesitueerd nabij de Keizer Karel parkeergarage.

Oostentree met verdiepte reizigerstunnel tot perron 5/6 (3)
Nieuw in het treinstation is het eilandperron met de sporen 5/6 voor de PHS (Programma Hoogfrequent Spoor). Alle perrons zijn vanaf de reizigerstunnel (vloerpeil 18,85m) te bereiken met een hellingbaan, een roltrap, een trap en een lift (en via de 2e fietstunnel met een trap).



Metamorfose volgens alternatief schetsontwerp



Metamorfose volgens "Fietsvallei"-ontwerp





Stationstoren en coulissen-gevel met hoofdentree in Florentijnse stijl 1954

Bij een verdiept plein als hoofdentree kan de coulissen-gevel met de oude entree hersteld worden. Vanuit het centrum is dit in helemaal zichtbaar. Bij het "Fietsvallei"-ontwerp niet: er komt een glazen hal terug - binnen zie je een stukje herstel zonder oude entree. Voetganger en bus blijven elkaar gelijkvloers kruisen. De "Fietsvallei" is toegankelijk met een hellend pad - vanuit de stad met hellingtrappen. Op dit verlaagde niveau is de fietsenstalling bereikbaar. Vervolgens omhoog/omlaag naar de perrons. Het te herbouwen busstation blijft lastig toegankelijk - ondanks een beter bruikbare wachtruimte. .

Bij het "Siena"-ontwerp loop je loop je zonder stijgen & dalen onder de oude stationshal door naar de treinperrons. Of onder de busbaan en het fietspad veilig en wel naar het bus-eilandperron of naar het centrum. Bovendien bespaart men enige reistijd!

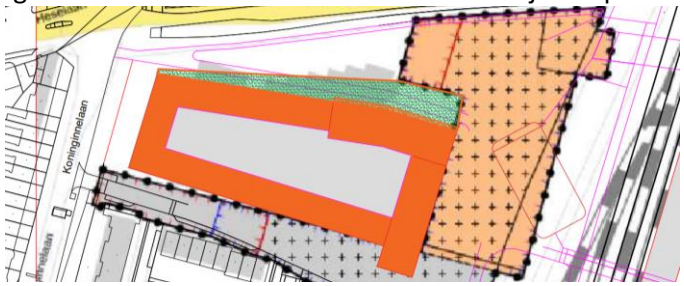
In tegenstelling tot het "Fietsvallei"-ontwerp komt het "Siena"-ontwerp ruimschoots tegemoet aan de RKR-uitgangspunten *Reiziger op 1*, *toegankelijkheid* en *architectuur-historische waarde*. Met de "Fietsvallei" oplossing wordt de situatie op deze punten niet structureel beter.

2.5 Westentree - alternatief in vgl. met *bp Westentree*

Verlenging hellende reizigerstunnel vanaf perron 5/6 tot entreehal (4)
De te verbreden tunnel ligt op vloerpeil 18.85m. Een helling is al vanaf perron 5/6 nodig om met een daling van 4% uit te komen op het maaiveldpeil van 12.50m bij de Koninginneweg. *Dit ware door te voeren als ambtshalve wijziging in het Tracébesluit PHS (in mei 2022 verwacht).*

Fietsenstalling deels in stuwwal (5)
Er is ruimte voor een capaciteit van ruim 4.000 fietsen (1.000 meer dan in het bp Westentree). De stalling valt buiten de nieuwe sporenconfiguratie volgens het PHS. De plek verdient een “aaibaar”, transparant gebouw in 3 lagen + 1 laag (bijv. van glas met houten lamellen). Op 4e laag kun je naar binnen vanuit de SFR. Met hoogte dak 3e laag van 25.55m (55cm boven perron) - blijven stationstoren en perronkappen zichtbaar.

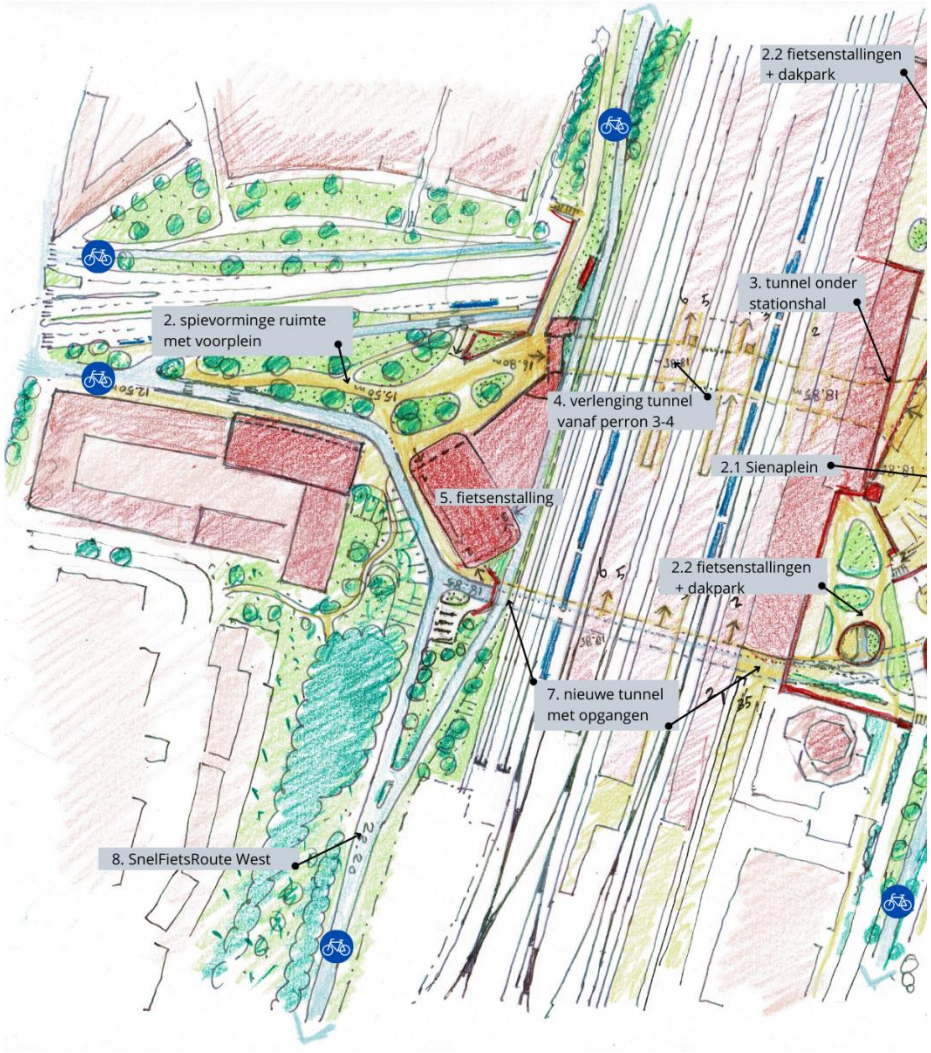
Spievormige ruimte Westentree met plein (6)
Door het opschuiven van de fietsenstalling en een Park&Ride plek langs de Tunnelweg ontstaat er ruimte voor een spievormig, groen hellend vlak met hellingbaan van 4% voor voetganger/fiets. Omgeven met wortelende beplanting en wadi. Met name omwille van de zichtlijnen op de toren is



het beoogde ***bouwblok voor het Woon-, hotel-/congrescentrum*** iets gedraaid en verschoven met rooilijn 2 - 9 meter naar achteren (in zuidelijke richting) en met behoud van de (hoge en lage) bouwvolumes.

Nieuwe 2e tunnel tussen de fietsenstallingen (7)
Via deze tunnel zijn de perron bereikbaar met een trap. Ook van logistieke meerwaarde bij de verbouwing van de centrumzijde > zie par. 2.5.

SnelFietsRoute (8)
Deze loopt over het dak van de fietsenstalling en blijft net buiten de beoogde Prorail-omheining volgens het Tracébesluit PHS.





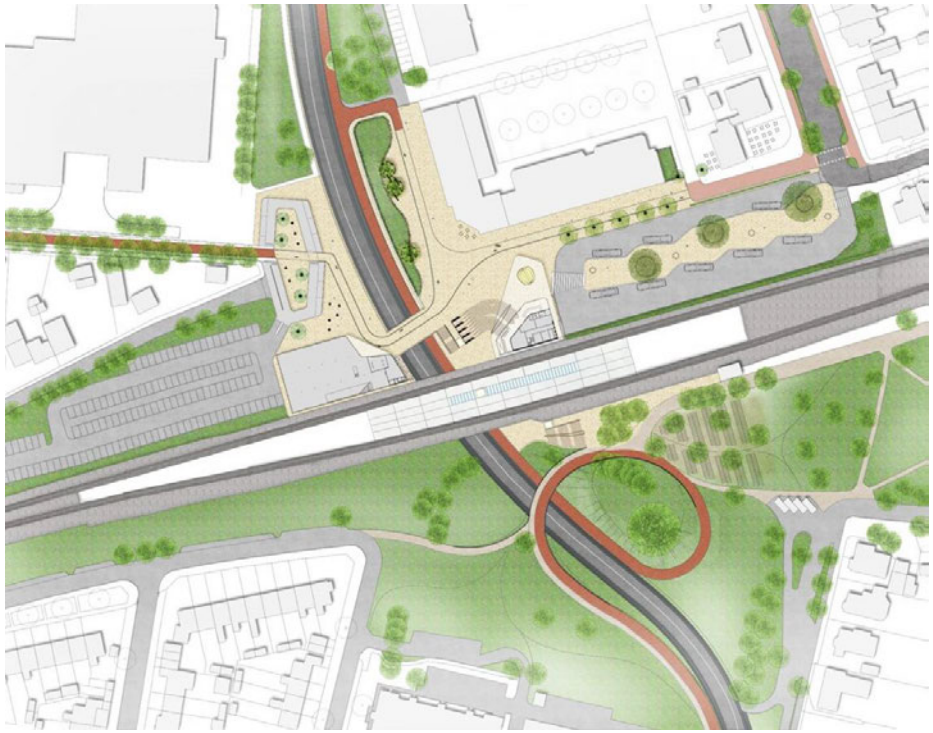
Gratis Fietsenstalling



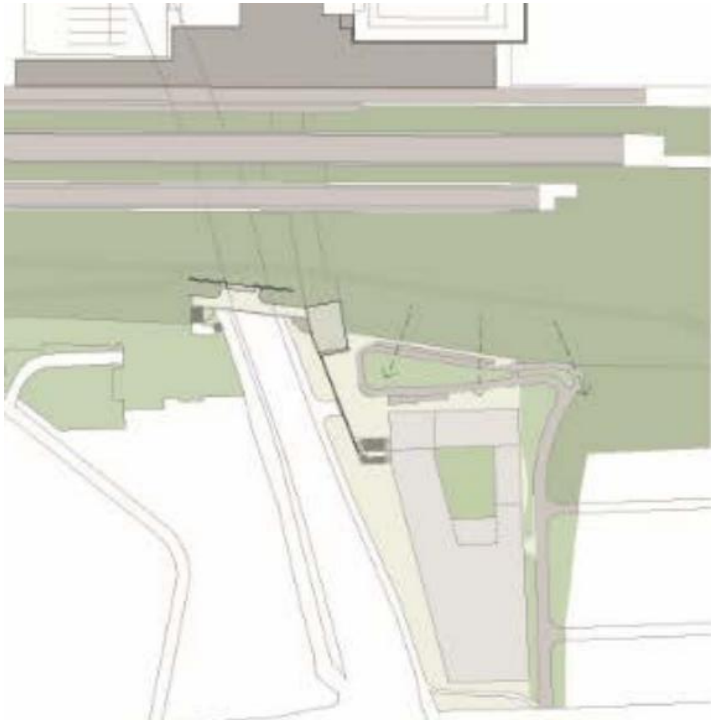
Referentiebeelden Stationsgebied Harderwijk

Alle verkeer is ontvlecht. “Reiziger nummer 1” door bundeling alle overstapbewegingen vanuit doorlopende wandel- en fietsrouting op maaiveldniveau en onder de sporen - kruisingsvrij en met natuurlijke ‘wayfinding’ via spievormige groene ruimten. Daardoor ontstaat meer ***stedebouwkundige samenhang*** tussen het noordelijk centrum aan het nieuwe Waterfront in het zuidelijk stadsdeel aan de groene Veluwe.









Stedebouwkundige uitwerking volgens bestemmingsplan Westentree

De “Oostblok”-architectuur sluit aan op de beoogde stenige openbare ruimte met trappartij en Tunnelweg-entree met betonnen opbouw.

Vergelijk Bestemmingsplan en alternatief op algemene uitgangspunten (zie pag 6)

	Bestemmingsplan	Alternatief
Reiziger op 1	-	+
	Trappenhuis, liften, toegangen op 3 nivo's	Fietsparkeren op stations-tunnel nivo en een hoofdroute voor voetgangers
Toegankelijkheid	-	+
	trappen en lift(en)	hellingbanen voor iedereen
Integraal Ontwerp	-	+
	Losse delen op 3 nivo's verbonden met trappen en liften. K&R verstopt in een hoek	Een doorgaande hoofdroute en alleen afslag naar fietsen-stalling
Onderhoudsarm	-	+
	lift(en) buiten poortjes en schoon houden trappenhuis	hellingbanen
Vandalisme bestendig	-	+
	K&R achter in dood-lopende weggetje. Trappenhuis met lift(en) in stationsgebouw	K&R langs tunnelweg en geen trappenhuis en lift(en)

Het bestemmingsplan voldoet niet een deze KRK-uitgangspunten door de 3 voetganger niveaus te overbruggen met een trap/lift (geen hellingbaan).

Het alternatief met spievormige ruimte en hellingbaan komt ruimschoots tegemoet aan deze uitgangspunten en *duurzame materialisering.* Zoals door flauwe hellingbaan, groen met wortelende beplanting en met vanuit de Koninginnelaan een al zichtbare toren en een “aaibaar”, transparant entree-/stallingsgebouw, bijvoorbeeld van glas met houten lamellen.

2.5 Realisering - "rondwikkeling" in tijd

Het alternatieve schetsontwerp biedt dankzij een 2e tunnel voordelen om doelgericht een duurzame "rondwikkeling" in tijd mogelijk te malen.

Fase I - aanleg groot deel van Westentree

- 2e tunnel met opgangen naar de treinperrons en entree ter hoogte van het ruiterstandbeeld bij hotel Mercure (7);
- aanleg perron 5/6 en verlenging reizigerstunnel vanaf perron 3/4 tot nieuwe entreehal westzijde (4);
- fietsenstalling deels in stuwwal – niet onder de sporen (5);
- spievormige ruimte met K&R langs Tunnelweg en met teruggelegde rooilijn van Woon-, hotel-/en congrescentrum (6);
- westelijk langs het spoor lopende noord-zuid SFR (8).

Zodra deze elementen gereed zijn, kun je de 2e tunnel voorlopig als voetgangerspassage in gebruik nemen en starten met de verbouwing aan de centrumzijde. Een tijdelijke passerelle met lift en trap of andere voorziening om naar perron 3/4 en de westzijde te kunnen, is niet nodig. Via een trap kan men de perrons bereiken. Mensen met een beperking kunnen door de 2e tunnel naar de nieuwe westentree en via de verlengde reizigerstunnel met hellingbanen naar perrons 3/4 en 5/6 - dit is een gelijkvloerse omweg, maar beter dan een passerelle. Er is bij de 2e tunnel onvoldoende ruimte voor een hellingbaan naar de perrons. Na afronding van de verbouwing is een trap voor de fietsers voldoende.

Fase II - verbouwing Centrumzijde + afronding Westentree

- boogvormig busstation met eilandperron en onderdoorgangen (1);
- verdiept plein met aanlooproutes (2.1), fietsenstallingen + dakparken (2.2), SFR Oost (2.3);
- Oostentree met brede, verdiepte tunnel naar perron 3/4 (3);
- finale herinrichting en "aanheling" openbare ruimte met verlichting.
- realisering belendende, structuurvolgende vastgoedprojecten.

2.6 Tijd en uitvoerbaarheid

Hoe aannemelijk is het om geschetst alternatief zonder veel tijdverlies & meerkosten te realiseren in vergelijking met het "Fietsvallei"-ontwerp Oostentree en het ontwerp volgens het bestemmingsplan Westentree?

Het is aan Prorail/NS om het Tracébesluit uit te werken en te realiseren, zoals het perron 5/6 met verbreding en verlenging van de perrontunnel. Daarbuiten is de gemeente aan zet met de provincie. We constateren dat volgens de plannen, zowel aan de oost- en westkant alles wordt gesloopt en vernieuwd - aan elke zijde ontstaat één grote bouwput + bouwlocaties voor Metterswane en Woon, hotel/congrescentrum op het UWV-terrein.

Oostzijde

Het Busstation met onderdoorgangen (1) is in beginsel voor rekening van de provincie. Even kostbaar als de complete uitbreiding en vervanging van het bestaande busstation met lang busviaduct over de fietsenstalling.
Er een budget van € 22 mln. (of meer?) voor de verdere verbouwing met glazen entreehal + SFR in "Vallei", fietsenstalling + dakplein + bruggen over SFR en bijbehorende openbare ruimten. In plaats hiervoor is dit budget aan te wenden voor:

- "Sienaplein" met winkels, horeca + dienstverlening en twee ondergrondse fietsenstallingen + dakparken + SFR op maaiveld (2)
  Het verdiepte plein neemt de functie van het bovengrondse plein met glazen entreehal over. Winkels, horeca, e.d. in de wanden genereren extra vastgoedopbrengst - inzet voor onderhandeling met NS.
  De 2 fietsenstallingen met dakparken zijn even kostbaar als in het "Fietsvallei"-ontwerp.

- Verdiepte Oostentree (3). Deze gaat door de technische kelderruimtes. Te betalen met geld voor de niet meer nodige bovengrondse entreehal en uit de onderhandeling onder (1).
  Eventueel subsidie van provincie/rijk voor algehele restauratie coulissen-gevel + monumentale oude hoofdentree!

De fietsenstallingen en “Fietsvallei’” hebben een vloerpeil op 21.50m.

Het “Siena”-plein loopt 1,65m hellend op: van 18.85m bij verdiepte entree onder de (oude) stationshal naar 20.50m bij de onderdoorgangen van het busstation. Deze grotere diepte genereert extra grondverzet. Hiertegenover staat nauwelijks grondverzet voor de langgerekte “Fietsvallei” - alleen voor de SFR, die bij de 2 fietsenstallingen naar beneden duikt. Daarom per saldo geen extra kosten voor grondverzet.

Westentree

Voor de Westentree lijkt vooralsnog € 12,5 geregeld. Hiermee + budget voor eventuele rotonde bij de Koninginnelaan is het volgende te maken:

- Spievormige groene ruimte (6) met teruggelegde rooilijn van Woon-, hotel- & congrescentrum en K&R langs Tunnelweg. Dit lijkt goedkoper: geen P&R op dak fietsenstalling; geen dure reconstructie Fresiaweg; geen liften (vandalisme). Terug te leggen rooilijn te compenseren aan achterzijde zonder verlies aan bouwvolume.

- Fietsenstalling ad 4.000 plaatsen (5) in stuwwal – niet onder de toekomstige sporen (dit anders tekenen, gelet op nadere info in tracé-besluit). Goedkoper, omdat er geen stevig dak op hoeft voor P&R.

- 2e tunnel (7). Kosten naar schatting € 6 mln. Met minderkosten voor (5) en (6) te maken. En met een besparing naar schatting van € 3 mln. door de tunnel tijdens de verbouwing van de centrumzijde als tijdelijke voetgangerspassage te gebruiken met name bij aanleg van de bredere tunnel van perron 2 naar perron 3/4 en verder:
    - besparing omdat er geen kostbare, tijdelijke passerelle met liften naar perron 3/4 meer nodig, inclusief verwijdering en originele terugplaatsing van een deel van de historische perronkappen;
    - besparing op noodfietsenstalling westelijk P&R-terrein, die kleiner kan zijn, omdat de stalling met 4.000 plekken te gebruiken is.



Het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) is het Rijksprogramma voor financiële investeringen in programma's en projecten in het kader van de ruimtelijke, water- en mobiliteitsopgaven voor Nederland richting 2040. Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) is opgenomen in het MIRT. PHS Nijmegen en westentree is als onderdeel van PHS corridor Schiphol – Utrecht – Nijmegen opgenomen in het MIRT. Het benodigde bedrag voor de realisatie van PHS Nijmegen en westentree staat gereserveerd in het Infrastructuurfonds (artikel 13.03.04).

Aanvullende financiën zijn beschikbaar gesteld door de gemeente Nijmegen conform de afspraken die zijn vastgelegd in de Bestuursovereenkomst PHS Nijmegen en westelijke stationsentree (juli 2018). De gemeente Nijmegen en de Provincie Gelderland hebben samen een bedrag gereserveerd van €12,5 miljoen voor realisatie van een nieuwe entree aan de westzijde.

Financiële paragraaf PHS

Het kostentotaal van de planelementen uit het schetsalternatief lijkt per saldo niet veel duurder uit te komen, als je de realisering in een slimme volgorde uitvoert. En scherp onderhandelt met partijen over een hogere bijdrage aan dit mooiere en betere model.

Bij een per saldo resterend tekort is extra bijdrage aan minister te vragen. Ook kan je van de ontwikkelaars van belendend vastgoed een grotere bijdrage eisen voor aanleg openbare buitenruimte, omdat deze aangenamer is met twee verbindingen naar het centrum.

3. Structuurbepalende wijzigingsvoorstellen

3.1 Westentree – tips voor mogelijke herijking opgave

Er is ruimte voor een hellingbaan via de reizigerstunnel tot perron 5/6 door de gebouwde fietsenstalling te verschuiven naar een plek naast de tunnelentree en de Kiss&Ride langs de Tunnelweg. De volgende met elkaar samenhangende wijzigingen zijn nodig o.a. in het bp Westentree.

1. Hellingbaan voor voetganger en fiets in bredere spievormige ruimte

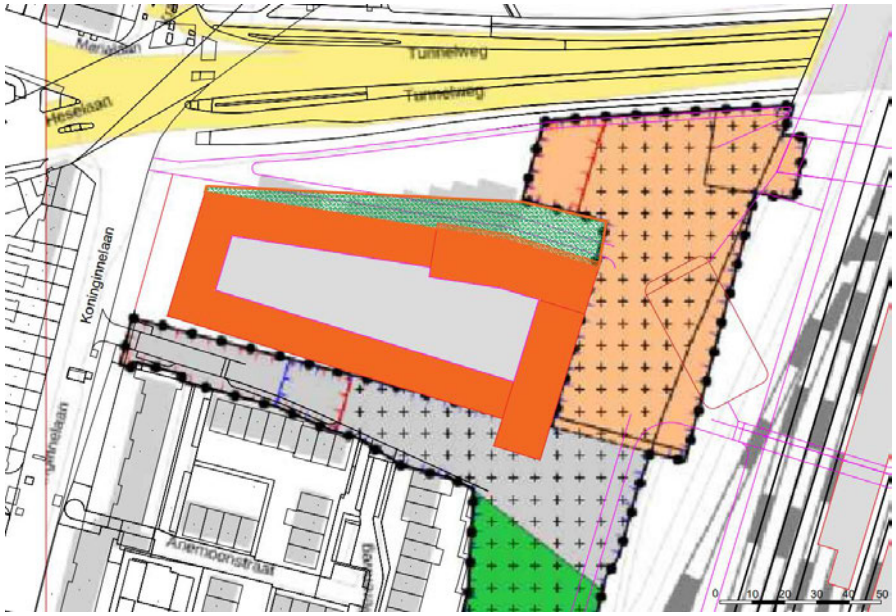
In de bestemming Gemengd zijn “Verhardingen” mogelijk, zoals voor een hellingbaan. Dit oranje vlak grenst ten dele aan locatie waar een hotel-/congrescentrum is beoogd. Hiervoor is in verband met borging zichtlijnen op stationstoren een bredere ruimte nodig:

- noodzaak hellingbaan expliciet als randvoorwaarde opnemen in het raadsbesluit van 9 maart overen in aan te passen toelichting bp. Hierbij vermelden dat de te verlengen reizigerstunnels vanaf perron 5/6 in een helling van 4% wordt gerealiseerd. ***Aan de minister vragen dit mee te nemen als ambtshalve wijziging van het Tracé-besluit PHS, dat in mei 2022 wordt verwacht.***
- Rooilijn hotel-/congrescentrum ruim 2 tot 9 meter naar achteren en aan de zuid- en oostzijde het bouwvlak voor deze bouwlocatie evenredig verruimen – in oranje op bijgaande tekening. Het bestemmingsvlak Gemengd ware evenredig te verruimen, conform de aangegeven groene spie – ***aanleg evt. voor rekening van betreffende ontwikkelaar***. Dit in raadsbesluit 9 maart aankondigen als nader te onderzoeken en te verwerken in plankaart en toelichting.

2. Fietsenstalling verschuiven, mogelijk hogerop in stuwwal

Ook in raadsbesluit en aan te passen toelichting vermelden, dat een hellingbaan kan, mits je ook de fietsenstalling opschuift, mogelijk voor een deel in de stuwwal met op basispeil reizigerstunnel.

- Planologische mogelijkheden verruimen onder meer door aanpassing regel maximale bouwhoogte voor fietsenstaling van 3 naar 15 meter voor een stalling in meerdere lagen.



Plankaart bp Westentree ***in voilet*** *hellingbaan fietspad naar stalling+entree*

3. Kiss&Ride (en bushalte) langs Tunnelweg

Dit als randvoorwaarde in de toelichting vermelden. Dit betekent:

- Kiss&Ride schrappen in bestemming Gemengd.
- Het grijze bestemmingsvlak eruit of verkleinen tot bestaande omvang Fresiastraat. Het grijze vlak komt daarmee los van de UWV-locatie. Daar is enige verruiming van het bouwvlak voor het hotel-/congrescentrum denkbaar.
- Het groene bestemmingsvlak verruimen in noordelijke richting tot aan oranje bestemmingsvlak.

Conclusie
Geen motie maken, die zich beperkt tot de “Hellingbaan”. De aanliggende woonbuurt wil in haar zienswijze geen Kiss&Ride op fietsenstalling. Een eventueel beroep hierover bij de Raad van State zal de plannenmakerij onnodig vertragen. Evenals andere mogelijke beroepen, zoals van Oogvereniging en Fietsersbond.

Mogelijke herijking opgave voor bestemmingsplan Westentree?

Een bestemmingsplan kan bij motie gewijzigd worden vastgesteld.
In dit geval kan de raad bij meerderheid besluiten, dat er een hellingbaan van 4% mogelijk komt vanaf Koninginneweg tot aan perron 5/6. Met een een stedebouwkundige uitwerking voor een gebouwde Fietsenstalling, verschoven rooilijn bouwblok Woon-, hotel-/congrescentrum en Kiss&Ride aan de Tunnelweg. Een motie hierover (zoals van de VVD) raakt het bp Westentree en het Tracébesluit PHS. Daarmee krijgt het college de opdracht de opgave voor Oost te herijken door:

1. aan de ***minister*** een ambtshalve wijziging in het Tracébesluit te vragen voor een helling in de reizigerstunnel;
2. te onderhandelen met desbetreffende ***projectontwikkelaar*** over verbreding spievormige groene ruimte (en bijbehorende inrichting van groen aangegeven deel op het UWV-terrein).
3. vooruitlopend hierop binnen afzienbare tijd met een concreet ***raadsvoorstel*** te komen met de wijzigingen in regels, verbeelding (plankaart) en evenzo toelichting van het bestemmingsplan om 1. En 2. Planologisch mogelijk te maken.

Het resultaat gaat naar de raad en daarna volgt de 2e ter inzage legging van het vastgestelde bestemmingsplan.
Je hoeft dus ons niet nu al met wijzigingen in regels, verbeelding en toelichting te komen.

3.2 Oostzijde – tips voor mogelijke herijking opgave

Behoudens de in deze brochure opgenomen schetsen, zijn ons voor de Oostzijde geen concrete uitgewerkte plannen belend – geen concrete bouw- en inrichtingsplannen of een bestemmingsplan in wording.
De opgave lijkt herijkbaar zonder al teveel tijdverlies:

- strategisch met een masterplan of ontwikkelprogramma;
- tactisch met een op te stellen projectbesluit o.i.d. in het kader van de Nijmeegse Omgevingsvisie (apart, klassiek bestemmingsplan kan niet meer, zodra de Omgevingswet over een half jaar van kracht zou zijn).

Mogelijke herijking opgave voor integrale verbouwing Oostentree

Het college zou er goed aan doen om met de stad en hele gemeenteraad in gesprek te gaan over betere alternatieven/varianten, die daadwerkelijk voldoen aan de *Reiziger op 1* en *goede toegankelijkheid voor iedereen*.
Kies vervolgens op democratische wijze met een breed publiek debat het beste alternatief.
Bereid dit voor in samenspraak met betrokken instanties en marktpartijen voor. Daarbij gaat het over de volgende met elkaar samenhangende structurele elementen:

- ***provincie*** over het te verplaatsen busstation met eilandperron en onderdoorgangen (1);
- ***Prorail*** over verdiept plein (2.1) met fietsenstallingen + dakparken (2.2) en SFR Oost (2.3);
- ***rijk, NS/Prorail*** over entree met brede, verdiepte tunnel onder de oude stationshal naar perron 3/4 (3);
- ***projectontwikkelaar*** nieuwbouw Metterswane. Bij ons alternatief zou dat een boogvormige rooilijn zijn in aansluiting op de schelpvorm van busstation en verdiept entreeplein. En begeleiding met een levendige plint met winkeltjes, horeca en dienstverlening met name langs de verdiepte looproute op ca 20.50m via de Burgemeester Hustinxstraat.