

Datum : 30 juli 2021

Wij hebben kennis genomen van het ontwerptraçébesluit PHS Nijmegen en westentree dd 17 juni 2021. Wij hebben als Fietsersbond afd. Nijmegen onze zienswijze op het OV-knooppunt van Nijmegen al eerder gepresenteerd aan de ambtenaren, de betrokken wethouders en de gemeenteraad van de gemeente Nijmegen. “Naar een toegankelijk, veilig en efficiënt OV-knooppunt in Nijmegen” dd juni 2021 (zie bijlage 1 t/m 3). Onze zienswijze omvat zowel de westentree als de entree aan de centrumzijde, met daarbij inbegrepen de fiets, bus en voetgangersvoorzieningen om tot een toegankelijk, veilig en efficiënt OV-knooppunt te komen. We verwijzen in de chronologie (bijlage 2) van het contact met de gemeente naar alle voorgaande adviezen die we hebben gegeven.

Dit voorliggende ontwerptraçébesluit is maar een beperkt deel van het OV-knooppunt van Nijmegen. Het vormt echter een integraal onderdeel van de toekomstige ontwikkelingen aan de centrumzijde.

In het huidige ontwerptraçébesluit wordt veel waarde gehecht aan verkorting van de reistijd (pag 29 : aanpassingen zodat de helft van de reizigers 5 minuten tijdwinst heeft).

In het huidige ontwerptraçébesluit wordt er de perrontunnel breder gemaakt t.b.v. de commercie (pag 44) en krijgt het een minimale doorgangsbreedte van 11 meter (tabel 1.1 pag 10).

In het huidige ontwerptraçébesluit wordt gesproken over het verbeteren van een verbinding tussen west- en oostzijde (pag 49). Het gebruik van deze verbinding dient dan wel via het in- en uitchecken bij NS-poortjes te gebeuren en is dus niet openbaar toegankelijk. Dat is, naar onze mening, niet een verbeterde verbinding.

In onze overtuiging dient de perrontunnel verder verbreed worden voor een sociaal veilige loopverbinding. Tevens dient parallel aan de perrontunnel ruimte te komen voor fietsenstallingen *1) **en** een looproute als verbinding tussen west- en oostzijde inclusief het busstation *2). Wij spreken in ons voorstel dan ook over een stationstunnel, want een station is meer dan een paar perrons.

De tunnel loopt voorts door onder het stationsplein droog de Keizer Karel garage in en bij Metterswane pas naar boven naar het centrum

Dit zal ook resulteren in een tijdwinst van ca 5 minuten voor de helft van de reizigers (in dit geval de reizigers die met de fiets komen en nu een korte loopverbinding hebben naar de perrontunnel en dus de perrons). In onze zienswijze kijken we naar de reistijd die er toe doet, namelijk de tijd van deur tot deur en we beperken ons NIET tot de tijd van vertrekperron tot aankomstperron. *3)

Wij constateren dat de westentree niet aangesloten is op het SnelFietsRoute (SFR) netwerk. Wij stellen voor de SFR over de dienstweg naast het spoor te leiden en aan te laten sluiten op de fietsenstalling naast de perrontunnel. De fietsenstalling onder het verhoogde voorplein kan nu kleiner uitgevoerd worden en bijvoorbeeld geschikt gemaakt worden voor bijzondere fietsen.

Bijlage 1 : Naar een toegankelijk, veilig en efficiënt OV-knooppunt in Nijmegen” dd juni 2021

Bijlage 2 : Chronologie van advisering Fietsersbond bij het Stationsgebied Nijmegen

Bijlage 3 : Brief met motievoorstel aan gemeenteraad van Nijmegen voor station 29 juni 2021

*1) De fietsenstalling kan bestaan uit 2 verdiepingen (zie ook Utrecht CS met 3 verdiepingen en 12500 plaatsen). De stalling met toegang vanaf de westzijde ligt onder de fietsenstalling die toegang heeft vanaf centrumzijde en die op perrontunnelhoogte ligt. Je maakt zo gebruik van het hoogteverschil tussen oost en westzijde.

*2) Een openbaar toegankelijke tunnel is een niet te missen kans voor een toegankelijker, prettiger station en het slechten van een barrière in de stad zoals bijvoorbeeld in Tilburg

*3) In de concessie van 2015-2025 van ProRail (bijlage 2 artikel 4 Prestatiegebieden) is geformuleerd:

“ een aantrekkelijk product voor de reizigersvervoerders en de reizigers:

1. 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;
2. 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. “