

Naar een toegankelijk, veilig en efficiënt OV-knooppunt in Nijmegen

Juni 2021

Samenvatting

De ontwerp principes van een OV complex zijn vastgelegd, goed beschreven en dienen ook toegepast te worden op het ontwerp van het stationsgebied van Nijmegen. Het voorstel van de gemeente Nijmegen scoort een onvoldoende op de punten veiligheid, toegankelijkheid en efficiëntie.

Nevenstaand voorstel van de Fietsersbond afdeling Nijmegen e.o. voldoet wel aan de ontwerp principes van een OV complex. Het voorstel is tevens goed uitvoerbaar en kan als uitgangspunt gebruikt worden voor verdere uitwerking.



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

Vooraf

Hoewel elk groot OV-knooppunt er (gelukkig) anders uitziet, 'moet' vanuit de optiek van de Fietsersbond elk (groot) OV-knooppunt als integraal concept bekeken, beoordeeld en getoetst worden aan de drie belangrijke elementen efficiëntie, veiligheid en toegankelijkheid. Integraal betekent ook dat voetganger, fiets, bus, tram, taxi, trein en K&R samen in *een integraal concept* worden opgenomen Alleen bij een integrale benadering kunnen de verschillende belangen goed afgewogen worden en kan, 'alles' overziend beoordeeld worden of de belangen van bijvoorbeeld fietsers in voldoende mate meegewogen zijn!

We bedanken de onderstaande organisaties en hun vertegenwoordigers voor richtlijnen, uitvoeringsvoorschriften, ideeën, suggesties en kritiek: NS-ProRail, bureau Spoorbouwmeester, CROW, ROVER, prov. Gelderland, ROCOV-gld, FB Nijmegen-oo, FB-Culemborg en FB-Landelijk Bureau, vErbano. Dit concept kan altijd verrijkt en verbeterd te worden. Wij hopen op talrijke reacties: Commentaar, aanvullingen, mooie voorbeelden graag naar secretarisfbnijmegen@gmail.com.

Eén:

Efficiënt overstappen; lopen is de wisselmodaliteit. Het verkleinen van de route-lengte van de langzaamste modaliteit, namelijk het lopen, is zeer effectief in het verkorten van de deur-tot-deur-tijd 1) ¹

Twee:

Aankomen en vertrekken in een fysiek en sociaal **veilige omgeving**;

Drie:

Toegankelijk door korte looproutes van de ene modaliteit naar de andere via, als het even kan, één centrale corridor en een beperkt aantal niveauwisselingen. Verder: duidelijke vaste routes in het hele OV-complex.

Ad. Eén: Efficiënt overstappen

Efficiënt overstappen bereik je door korte loopverbinding tussen de modaliteiten.

Snelle en korte wisselloopverbindingen stimuleer je door:

- zorgvuldige inrichting van het OV-knooppunt waar reizigers niet hoeven te wachten op passerende bussen, trams, metro's, taxi's en K&R-voertuigen;
- toe te werken naar één ruim centraal wisselgebied – de loopverbindingszone - (meestal een Stationstunnel) van waaruit je alle modaliteiten *direct* kunt bereiken en elkaar niet in de weg loopt
- een loopverbindingszone vrij van wachten en recreatie ²
- roltrappen i.p.v. looptrappen. En uiteraard liften;
- fietsenstallingen direct naast en zo mogelijk op het niveau van de loopverbindingszone.

Dat scheelt een niveauwisseling in het lopen en verhoogd de toegankelijkheid.

- meerdere (kleine) fietsenstallingen met eigen toegang tot de loopverbindingszone, waardoor de reiziger kan kiezen voor een stalling vlak bij de roltrap naar de modaliteit, waar hij of zij wil opstappen;

- Je komt fietsend bij de fietsenstallingen en de stallingsplekken;

Uitvoeringseisen voor fietsenstalling, zie ook voetnoot ³

- Incheckpoortjes in voldoende mate bij elke roltrap of lift of bij de in-uitgangen van de loopverbindingszone. Als de stationstunnel een functie heeft als stadsverbindingroute voor voetgangers dan zorgen voor parallel pad. ⁴

Ad. Twee Fysiek en sociaal veilige OV-omgeving

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-, taxi- en K&R-banen volstrekt gescheiden zijn van het lopen en fietsen. En ook het lopen en het fietsen zijn gescheiden. Dat

bereik je door de niveauscheiding tussen de voertuigbanen en de loopverbindingszone, (wat normaal is bij de trein) ook toe te passen bij de overige gemotoriseerde voertuigen. De bus- en taxibanen bevinden zich dan op het railniveau. Alle perrons (trein-bus-metro-tram-taxi-K&R) zijn alleen te bereiken vanuit de loopverbindingszone. Waar je al lopend wisselt van modaliteit. ⁵

Belangrijk voor de fysieke veiligheid is dat de fietsenstallingen, doorloopfietsenstallingen zijn. Je zet je fiets weg en je loopt door naar de stationstunnel en niet terug.

Alle voorzieningen voldoen aan wettelijke eisen voor toegankelijkheid en de lokale uitwerking hiervan ⁶

Sociale veiligheid bereik je door concentraties van reizigers de ruimte te geven, tegengestelde looprichtingen te vermijden, één systeem voor functie- en route aanduidingen en door een open architectuur.

Ad. Drie Toegankelijkheid

Bereikbaarheid van het station(sgebied). De modaliteiten worden dus zowel in het station als zo ver mogelijk van het station af gescheiden en uitgevoerd met ongelijkvloerse kruisingen. Niveauwisselingen dienen beperkt te zijn, namelijk tot de toegang naar stationstunnel als loopverbindingszone en de vervolgens de opgang naar het treinperron.

Het stationsgebouw: Nog enkele opmerkingen over het stationsgebouw

In de praktijk betekent het, dat je minimaal twee niveaus nodig hebt.

- Het voertuigniveau, (trein, metro, tram, bus, taxi, K&R-voertuigen) in het omgevingsdomein
- De loopverbindingszone met OV-service en OV-informatie, fietsenstalling en de stations entree voor reizigers, die te voet naar het station komen.
Dit kan een tunnel zijn, maar ook een niveau boven het voertuigniveau, zoals in Utrecht Centraal

Het ontvangstdomein - wachten/recreatie/winkelen met horeca en andere niet-OV-service het liefst buiten de loopverbindingszone.

Fiets: Het gebruik van de fiets in voor- en na-traject stijgt. Ook de prognoses tonen hoge groeicijfers. De diversiteit in fietsuitvoeringen groeit.

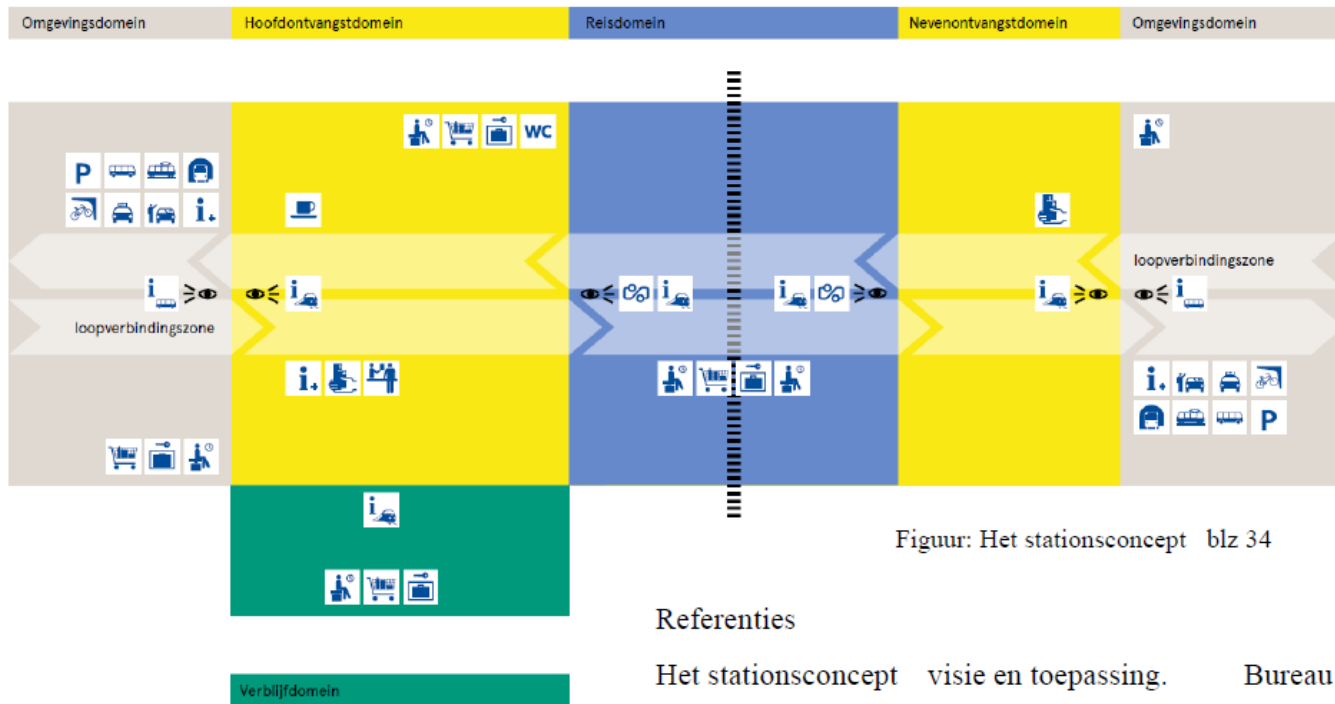
- Dit stelt hogere eisen aan het fiets parkeren 3) en de fietstoevoerwegen.
- OV-knooppunten zijn met elkaar verbonden via hoogwaardige fietswegen.

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

Het 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.

Hoe vertaalt dit alles zich in een efficiënt, veilig en toegankelijk OV complex?

Als uitgangspunt wordt het schema gebruikt op blz 34 uit het stationsconcept van bureau spoorbouwmeester.

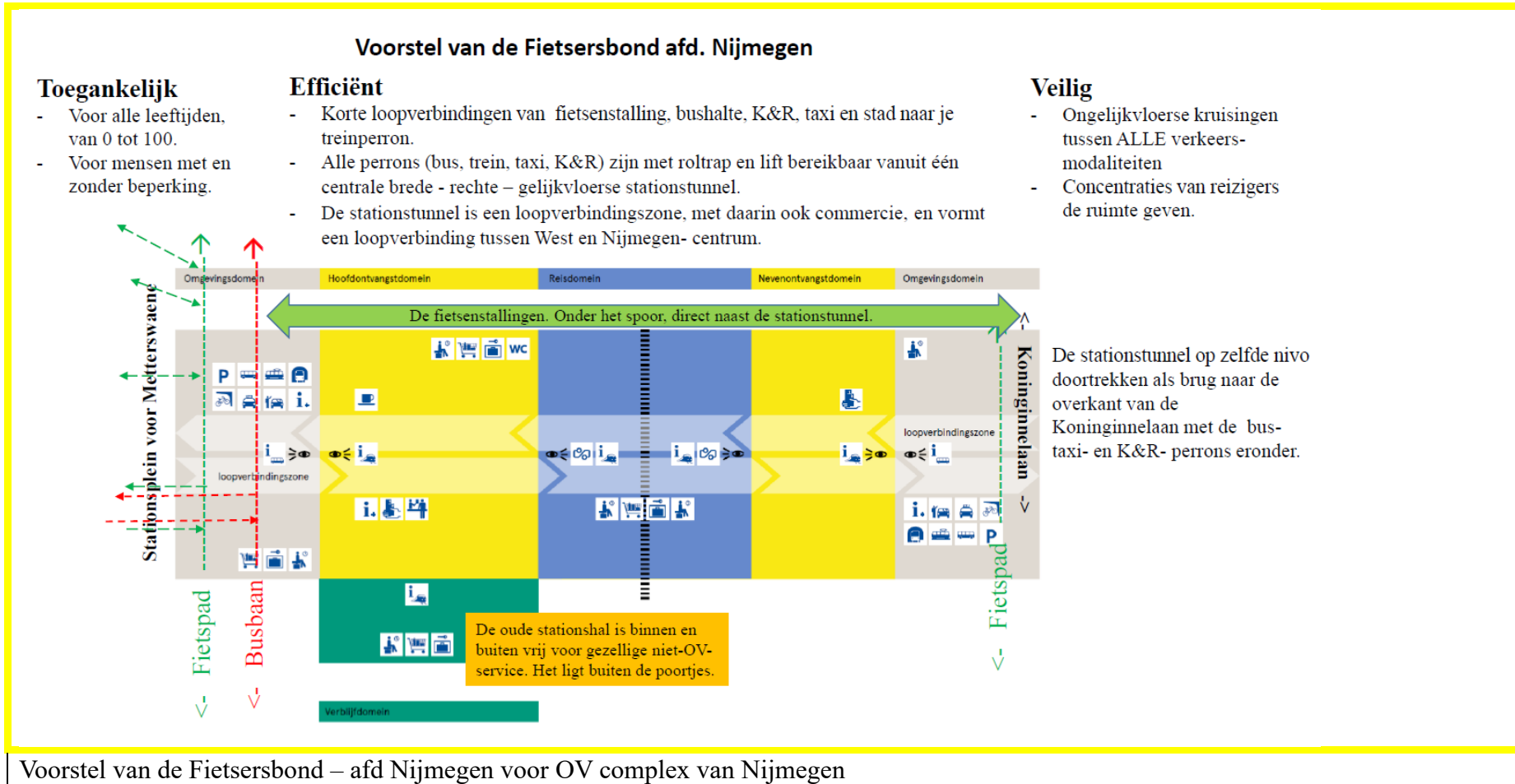


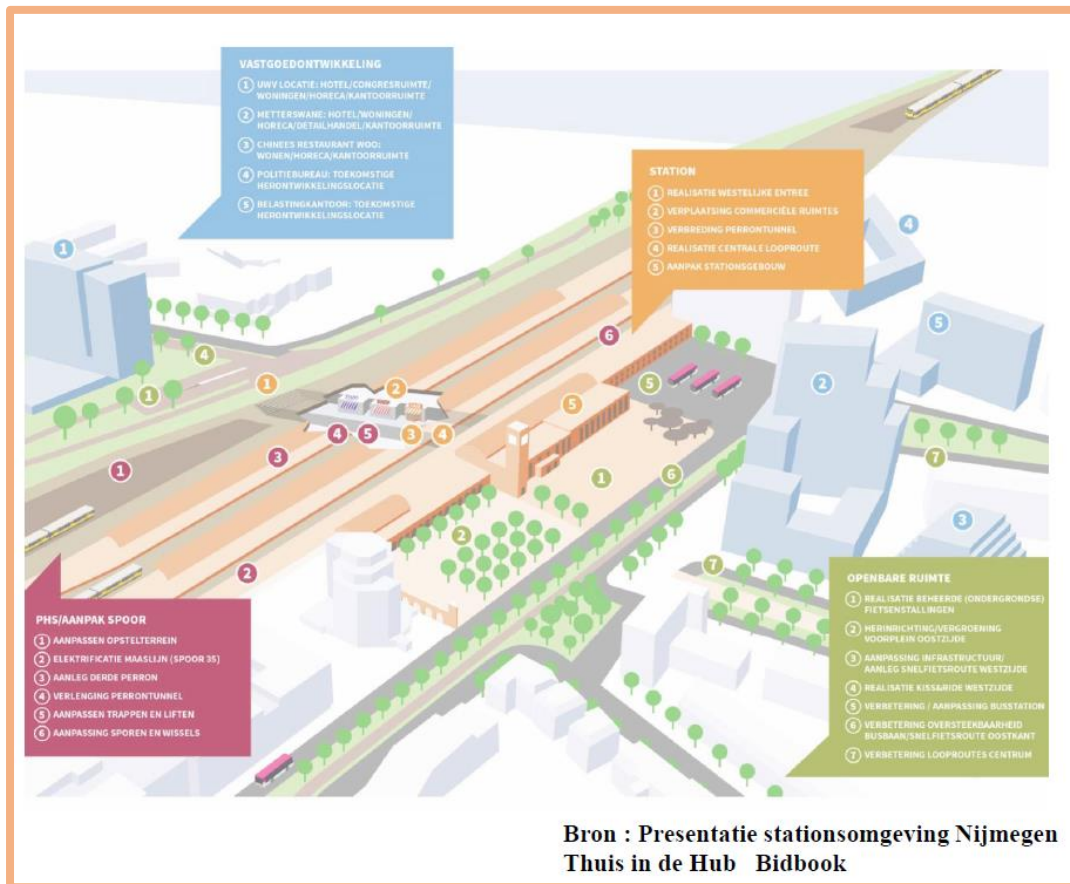
Figuur: Het stationsconcept blz 34

Referenties

- Het stationsconcept visie en toepassing. Bureau Spoorbouwmeester
- Ruimtelijk Raamwerk Stationsgebied Nijmegen Juni 2017 Royal Haskoning DHV
- Handboek Nijmegen Toegankelijk
- Integrale Toegankelijkheid Standaard 2020
- CROW publicatie 337 Richtlijn Toegankelijkheid

Op basis van voorgaande principes is dit beeld uitgewerkt als voorstel voor het OV complex van Nijmegen.





Op basis van met dezelfde voorgaande principes is het voorstel van de gemeente bekeken en

Er is duidelijk te zien dat dit voorstel op een aantal principes onvoldoende scoort. Het meest concreet in het oog springend:

- De voetgangers moeten nog steeds de busbaan gelijkvloers oversteken
- Fietsers moeten in de stalling naar beneden fietsen, dan met de trap omhoog naar het stationsplein en door de smalle doorgang naar de stationshal en weer met de trap naar beneden om bij het perron weer met de trap omhoog te moeten.
- Mede door dit alles blijft het nog steeds slecht toegankelijk voor ouderen en mensen met een beperking.

Zie hiervoor het beeld op de volgende pagina. .

Huidige voorstel van de gemeente Nijmegen.

Ontoegankelijk?

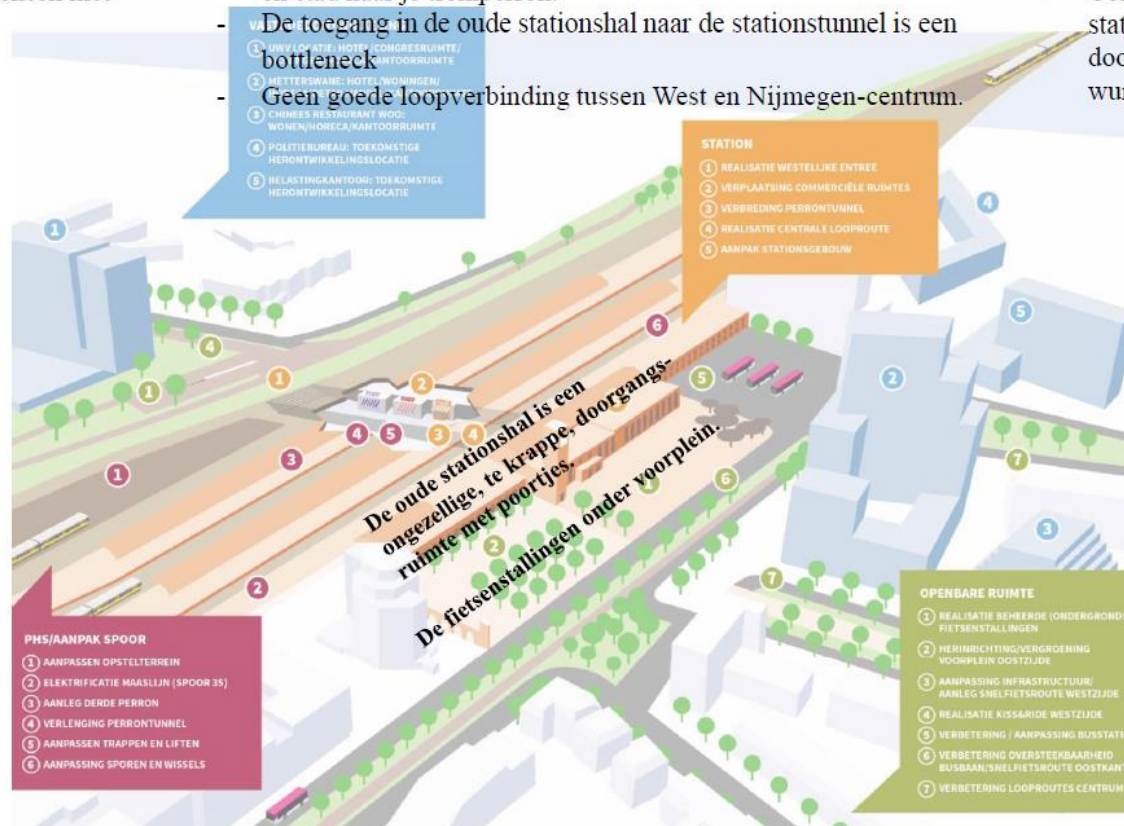
- Niet voor alle leeftijden.
- Moeilijk voor mensen met beperking.

Inefficiënt?

- Lange loopverbindingen fietsenstallingen, bushalte, K&R, taxi en stad naar je treinperron.
- De toegang in de oude stationshal naar de stationstunnel is een bottleneck.
- Geen goede loopverbinding tussen West en Nijmegen-centrum.

Onveilig?

- Voetgangers kruisen de busbaan.
- Concentraties van reizigers in oude stationshal die zich door poortjes en doorgangen naar buiten moeten wurmen.



Het voorstel van de gemeente Nijmegen beoordeeld op de voorgaande principes

Voetnoten

- 1) ¹Lopen is ook: Je verplaatsen met in het OV toegelaten hulpmiddelen voor een reiziger met een beperking, zoals een rolstoel.
- 2) ²Wachten, eten en drinken, boodschappen, doe je op een ander niveau in het algemeen buiten de loopverbindingszone, tenzij het zo ruim is dat de wachtrijen voor de koffiecorners de doorgang niet belemmerd.

- 3) ³Fietsenstalling

3a) 1^e 24h gratis. Uiteraard, het is beleid bij NS-ProRail en in de meeste gemeenten.

3b) Doorloopfietsenstallingen. Je fietst tot aan je stallingsplek. Idealiter geen rek, maar een stallingsvlak van 75cm breed per fiets en schuin op de fietsrichting. Per twee stallingsvlakken voorzien van een nietje met kettingbeugel en een scheidingsstreep.

3c) 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 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.

3d). De idee van ProRail om de fietsenstalling onder de rails te projecteren is een essentiële verbetering van de plaats van de fietsenstalling. Helemaal wanneer je vanuit de fietsenstalling direct in de stationstunnel/ loopverbindingszone of -corridor kunt komen. Vb. station Houten. In Driebergen-Zeist ligt de fietsenstalling mooi onder de rails, maar je moet wel weer een trap op naar de stationsonderdoorgang.

- 4) ⁴Slecht voorbeeld: Zwolle waar functie van stadverbindingstunnel afgesloten is door een rij OV-poortjes.

⁵ In Zwolle kun je busperrons alleen bereiken vanuit de stationstunnel. En in de toekomst vanuit een passerelle (voetgangersbrug) aan de zuidzijde van het complex. Maar heel raar, van de passarelle kun je niet op de treinperrons komen.

⁶ Inrichting van het gehele gebied moet voldoen aan ITS standaard 2020, de CROW-publicatie 337 en eventuele lokale uitwerkingen hiervan, zoals het Handboek Nijmegen Toegankelijk. (voor zowel de openbare ruimte naar het station, als de bushaltes)

Gelijkvloerse kruisingen zijn een ramp voor mensen met een lichamelijke of visuele beperking. Dat geldt ook voor de 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. Zo ook, wanneer je met je driewielers of scootmobiel kunt doorrijden naar je fietsparkeerplek vlak bij de toegang naar de stationstunnel en je nog maar een klein stukje hoeft te lopen naar de lift naar het perron.

Geen dynamische perrontoe wijzing bij de bussen, maar vaste perrons voor de verschillende buslijnen. Net als bij de trein waar jouw trein altijd op hetzelfde perron halteert. Vaste routes zijn essentieel voor mensen met een beperking.