

Reader stationscollege 21 januari 2022

Het college is gehouden in zaal EOS N 01.610 van 16.30-18.30 uur.

Aanwezig: studenten, wetenschappelijk personeel, raadsleden en fractievoelers SP, VVD, CDA, PvdA, PvdD. Doventolk, begeleiding voor slechtzienden.

Stationscollege 21-1-22	
livestream: bit.ly/3rDxMOB	presentatie: bit.ly/3nHK9rG
	1630 Intro: Carin Hereijgers en Arnoud Lagendijk
	1640 Kees Spoorenberg: stationsconcept van de Fietzersbond
	1655 Rens van Dijk: Ervaringsdeskundigheid
	1710 Mathieu Houben: De oversteek
	1725 Jeroen van Dijk: Design for all/Siena Plein
	1750 Dirk Peters: Ontwerp stationsplein Nijmegen
	1805 Paul van den Broek: Route 44
	1815 Léonie Schuijt-Overgoor: Burgerparticipatie
	1830 Afsluiting

1. Opening

Carin Hereijgers is secretaris Fietsersbond. Van oorsprong literatuurwetenschapper/genderstudies.

Dit college is een cadeau voor de stad. Participatie die letterlijk en figuurlijk toegankelijk is, ondersteund door de wetenschap van onze eigen universiteit. Hopelijk is het ook een inspirerend verhaal over hoe we ieder in de eigen rol met waardevolle burgerparticipatie van Nijmegen een mooie stad kunnen maken. De informatie van vandaag is grotendeels in het stadhuis bekend, maar nog niet bij de gemeenteraad en in de stad zelf. Het is aan u, politici, en de pers en de mensen van stad om hier al dan niet op aan te slaan en verder te gaan.

Wij deelnemers deden dat al. En we doen het ook al twee jaar samen. Ieder op de eigen manier. De sprekers vertegenwoordigen en deelden hun ideeën met organisaties en koepels die samen zo'n kwart van de 130 stakeholders bij Nijmegen CS beslaan. 2 uur college, 1 rapport. En je hebt een aantal uitermate relevante varianten voor de toekomst van deze belangrijke plek om op verder te werken.

“Nu, vandaag, met spoed”

Deze varianten wijken op belangrijke punten af van de huidige plannen. Daarom presenteren we ze nu, vandaag, met spoed. Ook op de korte college. De context om op deze manier naar dit vraagstuk te kijken wordt geschetst vanuit wetenschappelijk onderzoek en ervaring. We mogen vanmiddag nieuwsgierig zijn, vragen stellen, verkennen en ons laten termijn is actie nodig. Vanmiddag zijn we op onze universiteit.

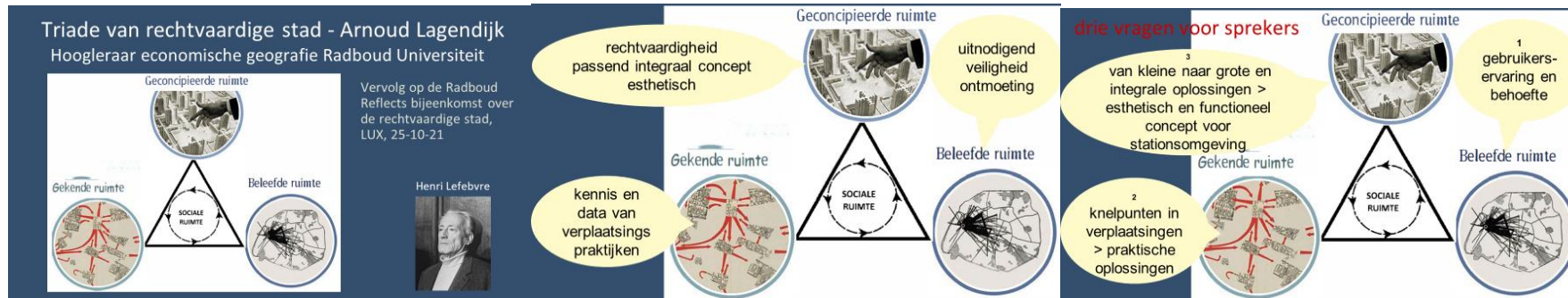


Vandaar dat er ook wetenschappers en studenten in de zaal zijn. En goed dat er ook raadsleden zijn. Klaar voor de volgende raadsperiode, waarin dit dossier zeker een rol zal spelen. Fijn dat jullie ons willen ontmoeten.

Dank aan iedereen die een bijdrage leverde. Van de technicus van dit gebouw, de doventolk, de zeer gedreven sprekers van verschillende initiatieven, tot de raadsfracties die al eerder nieuwsgierig waren. We zien vandaag de betrokkenheid van professionele vrijwilligers en de toegevoegde waarde van kennis en ervaringsdeskundigheid. De organisatie van dit college dreef op de sociale overwaarde die Nijmegen in huis heeft. Laten we die koesteren, erkennen en waarderen: bijvoorbeeld door het serieus mee te nemen in het vervolg van het werken aan ons Nijmeegse stationsgebied en de stad als geheel.

1b. Arnoud Lagendijk: beleefde ruimte en rechtvaardige stad

Arnoud Lagendijk is hoogleraar sociale geografie aan Radboud Universiteit. Hij doet onderzoek naar regionale ontwikkeling en de processen van regiovorming in Europa. Hij bestudeert ook de verspreiding van alternatieve sociaaleconomische praktijken en beleidsconcepten over de hele wereld. Beide thema's worden geanalyseerd vanuit een zogeheten 'relationele benadering', waarbij de verwevenheid van globale en lokale processen centraal staat.



Hoe richten we een rechtvaardige stad in die aantrekkelijk is voor iedereen? Een stad waar iedereen zich thuis voelt? Een stad waar iedereen goed en veilig kan bewegen en verblijven? Een stad waar iedereen oog heeft voor elkaar en wordt uitgenodigd tot ontmoeting en gesprek? Een mooi raamwerk voor de rechtvaardige en aantrekkelijke stad komt van de Franse sociale wetenschapper Henri Lefebvre.

Voor Lefebvre is de stad een sociale ruimte die we als samenleving bouwen, inrichten en gebruiken.

Die 'sociale ruimte' draait om drie dimensies:

- de **beleefde** ruimte, die uitgaat van **emotie** en beleving, hoe we stad ervaren in de ontmoeting met de infrastructuur, gebouwen, groen, voorzieningen, en natuurlijk stadsgenoten.
- de **gekende** ruimte, die de kennis omvat van de **praktijken** waarmee we de stad inrichten en gebruiken, en de weergave

daarvan in **data** over ruimtegebruik, stromen, prestaties (economische, sociaal etc)

- de **geconcipeerde** ruimte, ofwel de stad als **concept**; het gaat dan om de principes, schetsen en plannen van architecten, stedenbouwkundigen en beleidsmakers over hoe een stad (sdeel) op te bouwen en in te richten ('tuinstad', 'bloemkoolwijk', 'groene campus' ...)

Deze triade vormt de rode draad van ons stationscollege over de inrichting van de stationsomgeving. Ons startpunt is de huidige en gewenste beleving van de diverse gebruikers van de stationsomgeving. We beginnen dus bij de gebruiker! We beginnen met de diversiteit van personen die het OV willen gebruiken, zich veilig en efficiënt door de ruimte willen bewegen, voorzieningen willen gebruiken, anderen willen ontmoeten, en willen genieten van een mooi plein. In ons college gaan we

2. Fietsersbond over moderne OV HUB

Kees Spoorenberg is geboren in Eindhoven in 1952. Afgestudeerd op de TU Eindhoven in de elektrische energietechniek.

Gewerkt als hoofd ontwerp en ontwikkelingen van producten van grote omvang in een conservatieve markt. Woont sinds 1982 met veel plezier in Nijmegen.

Is in recent verleden voorzitter van de Fietsersbond – afd Nijmegen geweest en als actief lid houdt hij zich nu bezig met de plannen van het station. Zijn ervaringen als techneut bij het oplossen van technische uitdagingen in een veranderende, maar enigszins conservatieve, wereld komen daarbij goed van pas.

1) Welke behoeftes zijn belangrijk voor de categorie gebruikers? Denk daarbij ook aan functionaliteit, comfort, uitnodigendheid, identiteit en verhaal.

Een OV-Knooppunt (of OV-Hub) is veel meer dan een treinstation.

Dus : Voetganger, fiets en bus (+auto en taxi) en trein hebben hun eigen domein en er zijn geen gelijkvloerse kruisingen tussen deze verkeersmodaliteiten.

Dus: Voetgangersstromen uit de stad hebben directe toegang tot de stationstunnel

Dus : Brede en ruime stationstunnel voor sociale en fysieke veiligheid.

Dus : Fietsenstalling en perron dicht bij elkaar en geen extra hindernissen in de vorm van trappen tussen stalling en stationstunnel.

Er komen steeds meer OVreizigers en dat moet je ook willen:

Dus : In Nijmegen zijn nu al maatregelen nodig.

Dus : Kan station Goffert/Dukenburg etc., aan de randen van de binnenstad, het centraal station ontlasten vooral voor woon-werk verkeer richting campus.

Dus : Kijk ook niet alleen naar het heden, maar naar de (verre) toekomst.

Ervaringen van de Fietsersbond bij het (ontwerp)proces van deze OV-Hub.

- Elk station met zijn omgeving is anders. Dat vraagt vanaf het begin een klankbordgroep met gebruikers en belanghebbenden van hoge kwaliteit
- Schrik gebruikers en andere belanghebbenden niet af: “het is moeilijk”, “het is te duur”, “Hebben we bekeken, kan niet”, “Ging vroeger ook al niet”, “technisch ingewikkeld”, etc
- Organiseer je kritiek en voorkom daarmee tunnelvisie. Een “Pieter Omtzigt” type in je team is waardevol, dus luisteren en niet “eliminieren”. Beslissingen moeten onderbouwd naar buiten gebracht worden.

Ter inspiratie: De stationstunnel - een voorbeeld uit Düsseldorf



Ter inspiratie: Amsterdam: parkeren onder het perron



Fietsparkeren op nivo stationstunnel onder water (deze stalling is al in aanbouw)

Het fietsparkeren onder de perrons voor 8950 fietsen komt in 2028.

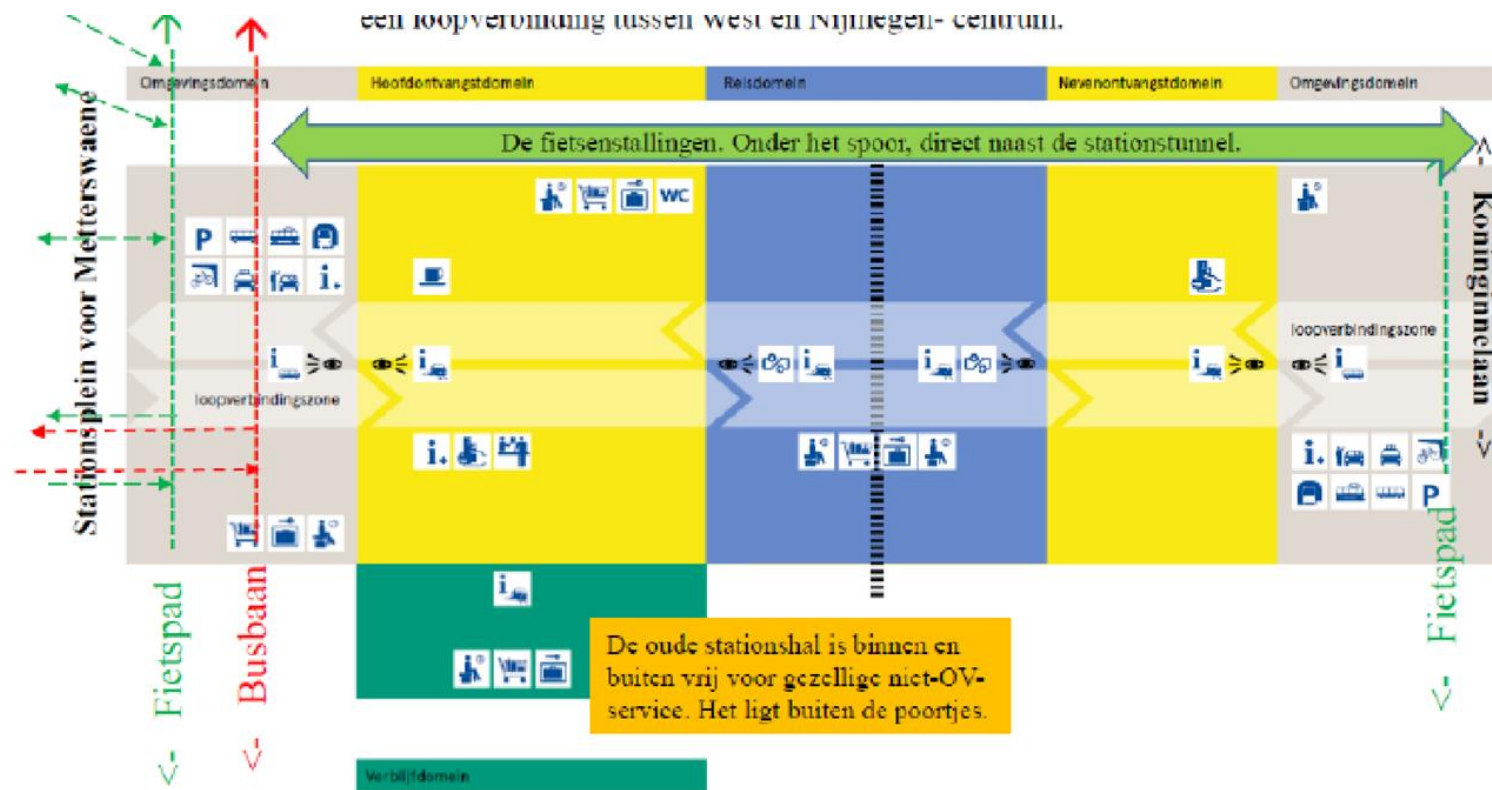
3) Wat heeft het denken over punt 1 en 2, naast kleine oplossingen, opgeleverd aan inbreng voor het **grote ontwerp**, waarin voor de knelpunten meer structurele oplossingen worden aangedragen (zoals scheiding van stromen). Hoe ziet dat eruit, en wat betekent dat voor de functionaliteit, vormgeving, uitnodigendheid en identiteit van de stationsomgeving als geheel?

Grand Cafe in oude stationshal.

Stationstunnel is voetgangersverbinding tussen Nijmegen West, het busstation en Nijmegen Centrum.

Stationsplein is een prettig verblijfs- en ontmoetingsgebied en begin van mooie route(s) naar het centrum.

Op het niveau van de stationstunnel voorzieningen, die kleinbehuisden nodig hebben, zoals fietsreparatie, wasserette, pakjeskluisen enz.



3. Zelfregiecentrum : expertise & ervaringsdeskundigheid en participatie gebruikers

Rens van Dijk

Rens van Dijk is beleidsmedewerker ZRCN Geboren op in Nijmegen en inmiddels woonachtig in Beek. Ik ben sinds mijn geboorte zeer slechtziend en werd rond mijn dertiende of veertiende langzaam blind. Ik werk als beleidsmedewerker bij het Zelfregiecentrum Nijmegen (ZRCN), met de portefeuille 'vervoer'. Zo neem ik namens het ZRCN deel aan de Regionale Adviesraad Doelgroepenvervoer. Daarnaast geef ik voorlichting op scholen, vanaf de 3^{de} klas op een basisschool tot een minor op de Radboud Universiteit. "Ik hoop dat het verleden, het heden en de toekomst van dit gebied met elkaar wordt verbonden Bij ZRCN behartigen wij de belangen van mensen met een beperking in brede zin: lichamelijke of zintuiglijke beperking, chronische ziekte, verstandelijke beperking of psychische kwetsbaarheid. Als persoon met een visuele handicap ervaar ik problemen met de huidige situatie rondom het station. En voor mensen met een andersoortige beperking die wij vertegenwoordigen, gelden vergelijkbare en andere problemen in dit gebied"

In de huidige situatie kan het station enkel betreden worden vanuit het centrum. Dat kan op drie plekken: aan de kant van het Roc, aan de kant van het busstation en frontaal via het stationsplein. Voor gehandicapten zijn er enkel mogelijkheden aan de eerste twee kanten. Voor mensen die met windrichtingen werken, ook wel de zuid- en noordkant geheten.

Kant van het Roc

Aan de zuidzijde, bij het Roc, bereik je als je het station uit komt meteen de taxistandplaats. Wil je het centrum in, dan moet je op dit punt een haakse bocht nemen. Er staat soms een voertuig op de witte lijn, met name in de bocht zelf. Dan moet men richting het centrum, naar de Schaeck Mathonsingel en de Kiss and ride, de busbaan oversteken.

Hoe deze situatie voor een visueel gehandicapte is, kan inmiddels zelfs de burgemeester vertellen. Hij heeft zelf ervaren (met bril en taststok) wat er mis kan gaan tijdens het oversteken op dit punt. Zo stak hij behoorlijk scheef over. En ook het feit dat hier bussen rijden, en bussen nu eenmaal altijd haast hebben, is een obstakel.



Gelukkig gaat het ook bij mij meestal goed. Maar vervolgens moet je ook nog het fietspad over. Men moet zich goed realiseren dat dit tegenwoordig een fietssnelweg is geworden. Op deze snelweg fietsen mensen op normale snelheid. Zij letten op bij punten waar zij weten dat mensen kunnen oversteken. Voor de duidelijkheid hier reken ik ook de deelnemers van de fietsersbond toe. Maar er bestaan helaas ook mensen die net doen of ze het gebied niet kennen en doen of er alleen fietsers over het stationsplein gaan, zich onbewust van voetgangers. Derhalve weten zij zeker dat de gehele wereld voor hen aan de kant zal gaan. En ik zie hen dus niet aankomen. Daarom valt, ironisch genoeg, mij dit nog niet eens echt zo op, om u het te kunnen beschrijven. Maar als mijn vader mij af zet, waarbij hij mij niet uit de auto gooit, maar mee loopt tot in de stationshal, hoor ik hem hieromtrent standaard mopperen. En ook in minder nette bewoordingen.



Vanuit de werkgroep toegankelijkheid zijn er in de afgelopen maanden meerdere ervaringen opgehaald van mensen die in een rolstoel zitten (een handbewogen rolstoel of een elektrische rolstoel) en die geprobeerd hebben om met de bus en / of de trein te reizen. De oversteek is een gevaarlijk punt, omdat je moet oversteken, terwijl er ook bussen rijden. Dit is risicovol, zeker wanneer je niet snel aan de kant kunt gaan wanneer er een bus aan komt. Meerdere personen die ik heb gesproken geven aan dat ze zonder hulp niet over kunnen steken of over durven steken. Sommige personen geven aan dat ze er steeds meer tegenop zien om te reizen, omdat het oversteken bij het busplein op het station zo risicovol vinden. Daarom gaan ze steeds minder reizen of niet meer reizen. Wat hierin meeweegt is het reizen met de bus. Hoewel de gemeente heeft geïnvesteerd in de toegankelijkheid van bushaltes en bussen blijft het in- en uitstappen een knelpunt. Deze onrust, zelf aan mensen vragen om je te helpen met in- en uitstappen, kan een belemmering zijn om te gaan reizen, dit geven sommige respondenten aan. Eenmaal in de bus kun je je niet zelfstandig veilig vastzetten en moet je genoeg armkracht hebben om jezelf vast te houden. Ook dit is een belemmering voor sommigen om nog te gaan reizen.

Kant van het busstation

Aan de noordkant zijn eveneens tal van problemen. Om te beginnen kan men aan deze zijde niet van de trein naar de stationshal en omgekeerd. Mensen in een rolstoel wel, er ligt een pad om het hoogteverschil te overbruggen. Maar ik niet, want hiervoor ontbreken de witte tegels, die enkel naar de balie lopen en pas weer te vinden zijn op het eerste perron. Met andere woorden, als je van een trein die aan de noordkant stopt, een bus neemt die weer aan de noordkant vertrekt, moet je via de Albert Heijn aan de zuidzijde lopen om dit punt te bereiken. Hetzelfde geldt voor reizigers die met de bus aankomen en een trein nemen. Die witte tegels lagen er vroeger wel in deze hal, maar deze zijn weggehaald omdat mensen bang zijn dat ik dan rondjes ga lopen. Maar als

ze het mij hadden gevraagd, had ik ze uit kunnen leggen dat ik dat vanwege de poortjes nooit zal doen. Daarom is de communicatie met ervaringdeskundigen ook zo belangrijk. Vervolgens, als je van het trein- naar het busstation gekomen bent, is het niet bekend of een bus links of rechts komt. Bij de trein weet je in ieder geval nog welk perron je moet hebben, maar door het dynamisch busstation is het altijd weer een raadsel waar je vervoer nou weer arriveert. Dus moet ik aan iemand vragen waar mijn bus gaat komen. Daardoor ben ik afhankelijk van anderen. En als die het over het hoofd zien, of de stationsklok loopt achter, dan weet je pas waar jouw bus komt, wanneer die al aanstalten maakt te vertrekken. Nu hoor ik u denken, er staat toch een informatiezuil die hardop voorleest waar je bus komt als je het nummer van jouw te nemen buslijn invoert. Dat klopt, maar volgens mijn eigen ervaring is die regelmatig stuk. Daar kan ik helaas niet blind op varen.

Als je weet aan welke kant een bus gaat komen, dan zou dat al een hoop schelen. Hetzelfde geldt overigens voor als je aan komt. Dat kan ervoor zorgen dat men een aansluiting mist, wat een kwartier, of half uur, extra reistijd oplevert. Vervelend voor mensen die niet met de auto of de fiets kunnen en dus geen alternatief hebben. Overigens ontbreken er eveneens tegels aan de bovenkant van de baan die uit de tunnel naar het eilandperron loopt. Ik merk dat veel mensen het fijn vinden om mij als visueel gehandicapte mee te nemen omhoog of omlaag langs dit looppad. Om nog maar te zwijgen over de meerwaarde voor personen of goederen die op wiertjes vervoerd moeten worden.

In- en uitchecken

Een ander probleem binnen het treinstation vormen de poortjes. Ten eerste zijn hierdoor extra chicanes ontstaan, wat de snelheid uit de transfer neemt. Vervolgens moeten visueel en lichamelijk gehandicapten zowel het station in als uit door één en hetzelfde poortje. Dat levert als iemand van de andere kant komt, de nodige problemen op. Ten eerste kan ik niet altijd goed horen of ik ben in- of uitgecheckt. Daarnaast is doordat soms van twee kanten tegelijk iemand zijn kaart tegen het poortje houdt, het poortje tijdelijk geblokkeerd. Dat heeft mij al meerdere treinen laten missen. En ik wil er niet aan denken wat er gebeurt als er zich een calamiteit voor doet en dit poortje niet goed toegankelijk is.

Daarom zijn wij als ZRCN ook altijd zo gebrand op het hebben van een alternatief. Voor lichamelijke gehandicapten, mensen met kinderwagens en anderen is het dan ook van belang om traploos het station en al haar voorzieningen te kunnen bereiken. Voor het huidige eilandperron is dat goed geregeld, daar is nu zowel een lift als een hellingbaan. Dus als de elektriciteit uitvalt, kom je nog wel in de tunnel. Maar aan de stationskant zit enkel een lift. En in de huidige

Uitgangspunten

bij een *design for all* begint het denken/ontwerpen bij de voetganger (45.000 reizigers per dag)

geen kruisende verkeersstromen voor voetgangers

inclusief: toegang moet overzichtelijk, toegankelijk en veilig zijn ook gehandicapten en ouderen

geldt ook voor het busstation

de huidige situatie is levensgevaarlijk, in strijd met het Handboek Toegankelijk Nijmegen, in strijd met het VN-verdrag Gehandicapten, in strijd met art. 1 van de grondwet



plannen komt op meer plekken maar één lift. Een is natuurlijk beter dan, geen, maar daarmee hoeft maar iets kleins mis te gaan, of iemand met een beperking zit urenlang vast op ons spiksplinternieuwe station.

Het stationsgebied zou, in het kader van de lokale implementatie van het VN-verdrag, een voorbeeld kunnen zijn van een locatie die zo goed toegankelijk is, dat iedere Nijmegenaar en bezoeker een gelijke kans heeft om te participeren, ook met een handicap. Neem toegankelijkheid dus integraal mee in de plannen, zowel qua toegankelijkheid van de openbare ruimte, als de gebruiksvriendelijkheid van de openbare ruimte, zodat reizigers met een handicap ook zelfstandig kunnen reizen, naar hun werk of voor recreatie. “Aan de noordkant zijn eveneens tal van problemen. Om te beginnen kan men aan deze zijde niet van de trein naar de stationshal en omgekeerd. Hiervoor ontbreken de witte tegels, die enkel naar de balie lopen en pas weer te vinden zijn op het eerste perron. Met andere woorden, als je van een trein die aan de noordkant stopt, een bus neemt die weer aan de noordkant vertrekt, moet je via de Albert Heijn aan de zuidzijde lopen om dit punt te bereiken. Hetzelfde voor reizigers die met de bus aankomen en een trein nemen. Overigens ontbreken er eveneens tegels aan de bovenkant van de baan die uit de tunnel naar het eilandperron loopt. Ik merk dat veel mensen het fijn vinden om mij als visueel gehandicapte mee te nemen omhoog of omlaag langs dit looppad. Om nog maar te zwijgen over de meerwaarde voor personen of goederen die op wietjes vervoerd moeten worden.”

“Een ander probleem vormen de poortjes. Ten eerste zijn hierdoor extra chicanes ontstaan, wat de snelheid uit de transfer neemt. Vervolgens moeten visueel en lichamelijke gehandicapten zowel het station in als uit door één en hetzelfde poortje. Dat levert als iemand van de andere kant komt, de nodige problemen op. Ten eerste kan ik niet altijd goed horen of ik ben in- of uitgecheckt. Daarnaast is doordat soms van twee kanten tegelijk iemand zijn kaart tegen het poortje houdt, het poortje tijdelijk geblokkeerd. Dat heeft mij al meerdere treinen laten missen. En ik wil er niet aan denken wat er gebeurt als er een calamiteit zich voor doet en dit poortje niet goed toegankelijk is.

Vervolgens is het niet bekend of een bus links of rechts komt. Bij de trein weet je in ieder geval nog welk perron je moet hebben. Dus moet ik aan iemand vragen waar mijn bus gaat komen. Daardoor ben ik afhankelijk van anderen. En als die het over het hoofd zien, of de stationsklok loopt achter, dan weet je pas waar jouw bus komt, wanneer die al aanstalten maakt te vertrekken. Als je weet aan welke kant een bus gaat komen, dan zou dat al een hoop schelen. Hetzelfde geldt overigens voor als je aan komt. Dat kan ervoor zorgen dat men een aansluiting mist, wat een kwartier, of half uur, extra reistijd oplevert. Vervelend voor mensen die niet met de auto of de fiets kunnen en dus geen alternatief hebben.”

Gebrekkige toegankelijkheid

De busoversteek is een gevaarlijk punt

“sommige personen geven aan dat ze er steeds meer tegenop zien om te reizen, omdat het oversteken bij het busplein op het station zo risicovol vinden. Daarom gaan ze steeds minder reizen of niet meer reizen”

Wittetegelroute in station deels verwijderd

“Daarom is de communicatie met ervaringsdeskundigen ook zo belangrijk”

Poortjes zijn duidelijk en blokkeren als iemand van de andere kant komt

“Dat heeft mij al meerdere treinen laten missen. En ik wil er niet aan denken wat er gebeurt als er zich een calamiteit voor doet.”

Het stationsgebied zou, in lijn met het VN-verdrag, een goede toegankelijke locatie moeten zijn, ook voor gebruikers met een handicap.

4 Oogvereniging over bussen/ busbaanoversteek

Mathieu Houben is bestuurslid van de oogvereniging Gelderland en al jaren betrokken bij het station. Hij zet zich oa in voor een betere oversteek van de busbaan met de petitie.

MIJN ERVARING MET DE OVERSTEEK VAN DE VAN SCHAECK MATHONSINGEL NAAR HET STATION:

1 AUTO'S OP HET VOETGANGERSGEBIED

Het eerste obstakel zijn de auto's die het voetgangersgebied oversteken op weg naar de 'kiss&ride'-plaats. Wanneer die is vol geparkeerd en dat is vaak zo stoppen ze op het voetgangersgebied. De blinde moet er tussen door laveren, de rolstoeler ook en moet hopen gezien te worden.

2 SNELFIETSPAD

Dan de oversteek van het snelfietspad. Officieel een 'shared space' (in goed Nederlands: we weten hier geen oplossing dus zo ek het maar uit!). Als slechtziende met macula degeneratie zie ik allen in de periferie. Voor mij is dat extra beangstigend want ik zie fietsers langs flitsen maar kan de afstand en snelheid niet inschatten.

3 BUSBAAN

Een bus kan ik niet altijd zien aankomen en ook niet altijd horen. Daarbij rijden ze vaak veel sneller dan 30 km/h. Alleen durf ik daar niet over te steken. Een rolstoeler kan de bussen niet zien vanwege de heggetjes en groenvoorziening langs de busbaan. Hij/zij moet

4 TRAPPEN

ik zie nog net genoeg om de trappen te kunnen nemen naar het plein. Een rolstoeler moet het hellingbaantje onder de toren nemen.

ACTIES

Om aandacht te vragen voor deze levensgevaarlijke situatie om aan te dringen op een snelle oplossing heeft de Oogvereniging verschillende acties gehouden. Bij één daarvan heeft burgemeester Bruls geblinddoekt de oversteek gewaagd (wel met een begeleider anders hadden we nu een nieuwe burgemeester gehad).



BRULS: ER IS GEEN SIMPELE OPLOSSING!

In het interview na afloop zei Bruls "Er is geen simpele oplossing voor deze oversteek anders hadden we die allang aangelegd."

SIMPELE OPLOSSING:

ZEBRAPAD + VERKEERSLICHTEN MET RATELIKKERS BUSBAAN

Wij hebben wel een simpele oplossing: (zie schets 2)

Leg een zebrapad aan van de kop van de van Schaek Mathonsingel tot op het stationsplein. Een beetje verhoogd zebrapad kande snelfietsers voldoende afremmen.

Plaats verkeerslichten met rateltickers bij de busbaan. Leg eventueel lussen aan zodat het voetgangerslicht op rood gaat als er een bus aankomt.

De reactie van burgemeester Bruls op dit plan was: "Dan komt iedereen te laat op zijn werk of op school."

Daarop hebben wij een brief geschreven naar de busmaatschappijen Connexion en Arriva met het verzoek om te kst en uitleg hierover. Hun reactie was: "Daar gaan wij niet over dat is een zaak van de gemeente; ga daar maar heen."

Dus er is geen enkel beletsel om een veilige en toegankelijke oversteek te maken.

GEMEENTERAADSLEDEN:

PETITIE

De Oogvereniging heeft samen met de Fietsersbond, het Zelfregiecentrum Nijmegen, de voetgangersvereniging Nederland en de Vereniging voor Inclusie Nederland een petitie gestart onder gebruikers van het station Nijmegen. In twee korte actie zijn ruim 500 handtekeningen opgehaald. Vrijwel iedereen was het met ons eens dat de situatie levensgevaarlijk was.

De petitie zal binnenkort aan de gemeenteraad worden aangeboden.

OPROEP AAN DE GEMEENTERAADSLEDN:

1 ROEP IN EEN MOTIE HET COLLEGE: MAAK SNEL (VÓÓR DE ZOMER) EEN EIND AAN DEZE LEVENSGEVAARLIJKE SITUATIE --- SAMEN MET ERVARINGSDESKUNDIGEN.NB: - DE HUIDIGE SITUATIE IS IN STRIJD MET HET EIGEN HANDBOEK TOEGANKELIJK NIJMEGEN - IS IN STRIJD MET HET VN-VERDRAG GEHANDICAPTEN - EN IS IN STRIJD MET ART. 1 VAN DE GRONDWET

HAAL UW INFORMATIE NIET ALLEEN BIJ HET COLLEGE MAAR LUISTER OOK NAAR DE BURGERS DIE U VERTEGENWOORDIGD.

TOT SLOT

IK WENS U VEEL WIJSHEID TOE, WEL THUIS.....EN KIJK UIT MET OVERSTEKEN

Uitgangspunten

bij een *design for all* begint het denken/ontwerpen bij de voetganger (45.000 reizigers per dag)

geen kruisende verkeersstromen voor voetgangers

inclusief: toegang moet overzichtelijk, toegankelijk en veilig zijn ook gehandicapten en ouderen

geldt ook voor het busstation

de huidige situatie is levensgevaarlijk, in strijd met het Handboek Toegankelijk Nijmegen, in strijd met het VN-verdrag Gehandicapten, in strijd met art. 1 van de grondwet



5 Oogvereniging over design for all / maatschappelijk vs medisch model

Jeroen van Dijk is stedenbouwkundige en op latere leeftijd slechtziend geworden. Sindsdien zet hij zich met de Oogvereniging in voor het inclusief inrichten van de gebouwde omgeving en is hij ook voor de voetgangersvereniging betrokken bij het stationsgebied en de petitie busbaanoversteek. Powerpoint Siena Plein.

1. Presentatie van de Oogvereniging

Goedemiddag, fijn dat de Oogvereniging een presentatie mag geven. Ik zal vertellen over het belang voor ouderen en voor personen met een (visuele) beperking. Dit vanuit het VN Verdrag Handicap en het principe ontwerpen voor iedereen. "Design for all", zoals dat in de vakwereld heet. Het wordt een presentatie met concrete voorstellen voor het Nijmeegse stationsgebied.

2. Ontwerpen voor iedereen

Het VN Verdrag Handicap is uit 2006. Het Verdrag is in Nederland tien jaar later van kracht geworden. In het Verdrag staat dat iedereen mee moet kunnen doen in de samenleving. Dat geldt ook in de openbare ruimte en in gebouwen, zoals een station. Basiseisen en aanbevelingen zijn voor de gebouwde omgeving door Europa in 2020 vastgesteld. En zijn vervolgens opgenomen in een Nederlandse norm NEN-EN 17210-2021.

In 2016 is het Handboek Nijmegen Toegankelijk opgesteld. Dit handboek zelf is nog niet toegankelijk. Het is een opgave voor de gemeente om aan het Besluit Digitale Toegankelijkheid Overheid te voldoen. Daarnaast moet het Nijmeegse handboek worden geactualiseerd en aangepast aan maatschappelijke ontwikkelingen en de inmiddels vastgestelde eisen en aanbevelingen van de bovenstaande norm.

In 2021 hebben B&W de Inclusie Agenda Nijmegen 2021-2024 toegestuurd aan de gemeenteraad ter vaststelling. In de Agenda wordt bewustwording en draagvlak gevraagd voor het VN Verdrag Handicap en voor een inclusieve samenleving in Nijmegen. Er wordt een programma gegeven voor zeven beleidsvelden. Voor het stationsgebied geldt als uitgangspunt dat er voor iedereen een bereikbare, veilige en toegankelijke omgeving moet komen.

Design for all voor Nijmeegse stationsomgeving

Team Oogvereniging

- Jeroen van Dijk, stedenbouw - kundige en ervaringsdeskundige
- Mathieu Houben, ervaringsdeskundige
- Frits Kroese, stedenbouwkundige
- Niek Heijboer, landschapontwerper



Siena 'Piazza del Campo' >

'Design for all' - bouwstenen

Ontwerpen voor iedereen

VN Verdrag Handicap, 2006

Basiseisen en aanbevelingen gebouwde omgeving, 2021

Inclusie Agenda Nijmegen

Handboek Nijmegen Toegankelijk 2016

Bereikbaar, Veilig, Toegankelijk

Inschakeling van ervaringsdeskundigen



3. Visie voor 45.000 reizigers per dag

Er komen in Nijmegen Centraal 45.000 treinreizigers per dag. Op enig moment is iedere reiziger een voetganger. Het inrichten van het stationsgebied vraagt daarom in de eerste plaats om een goede visie voor dit grote aantal voetgangers.

In het Kader Ruimtelijke Kwaliteit van juni 2020 geeft de gemeente een helder overzicht van alle knelpunten, algemene uitgangspunten en opgaven. De belangrijkste knelpunten stip ik aan: Het station is slecht bereikbaar vooral door het ontbreken van een verbinding tussen de centrumzijde en de westzijde. De stationsomgeving is niet veilig door:

- gelijkvloerse kruisingen van voetgangers, fietsers en bussen, met gevaarlijke oversteeksituaties;
- een busstation waar je kris kras moet oversteken naar smalle busperrons;
- onvoldoende goede verlichting voor ouderen en mensen met een (visuele) beperking.

Het stationsplein is niet goed toegankelijk door:

- hoogteverschillen en het ontbreken van (goede) leuningen bij trappen;
- een spekglad loopvlak van het stationsplein voor het station;
- onduidelijke routebegeleidingen voor mensen met een (visuele) beperking.

Bij het ontwerp en bij de planontwikkeling zijn er geen ervaringsdeskundigen betrokken. Dat heeft er inmiddels toe geleid dat, in plaats van participatie, de Oogvereniging uitvoerige zienswijzen moest indienen om wettelijke belangen van mensen met een visuele beperking bij het Tracébesluit en het bestemmingsplan Westentree aan de orde te kunnen stellen.

Op de tekening toont de bovenste doorsnede hoe je in de huidige situatie met veel trappen lopen bij de treinen komt. Dit is als volgt:

- 5 meter vanuit de ondergrondse parkeergarage of fietsenstalling omhoog naar het station;
- 5 meter in het station omlaag naar de reizigerstunnel;
- 5 m weer naar boven naar de perrons en de sporen.

Dat zijn in totaal 15 hoogtemeters per reis.

Dit grote hoogteverschil en de gesignaleerde knelpunten zijn goed oplosbaar door een visie voor voetgangers, waarbij alle overstapbewegingen worden gebundeld vanaf één doorlopend, goed toegankelijk voetgangersgebied. Dit kan in de Nijmeegse situatie met een voetgangersgebied op ongeveer 5 meter lager dan het huidige maaiveld voor het station. Dit is het niveau van de stationstunnel en van de (te verwijderen) ondergrondse fietsenstalling voor het station.

Visie voor 45.000 reizigers



Huidige situatie - trappen als barrières



Nieuwe situatie - één verdiept voetgangersnivo met hellingbanen - geen barrières

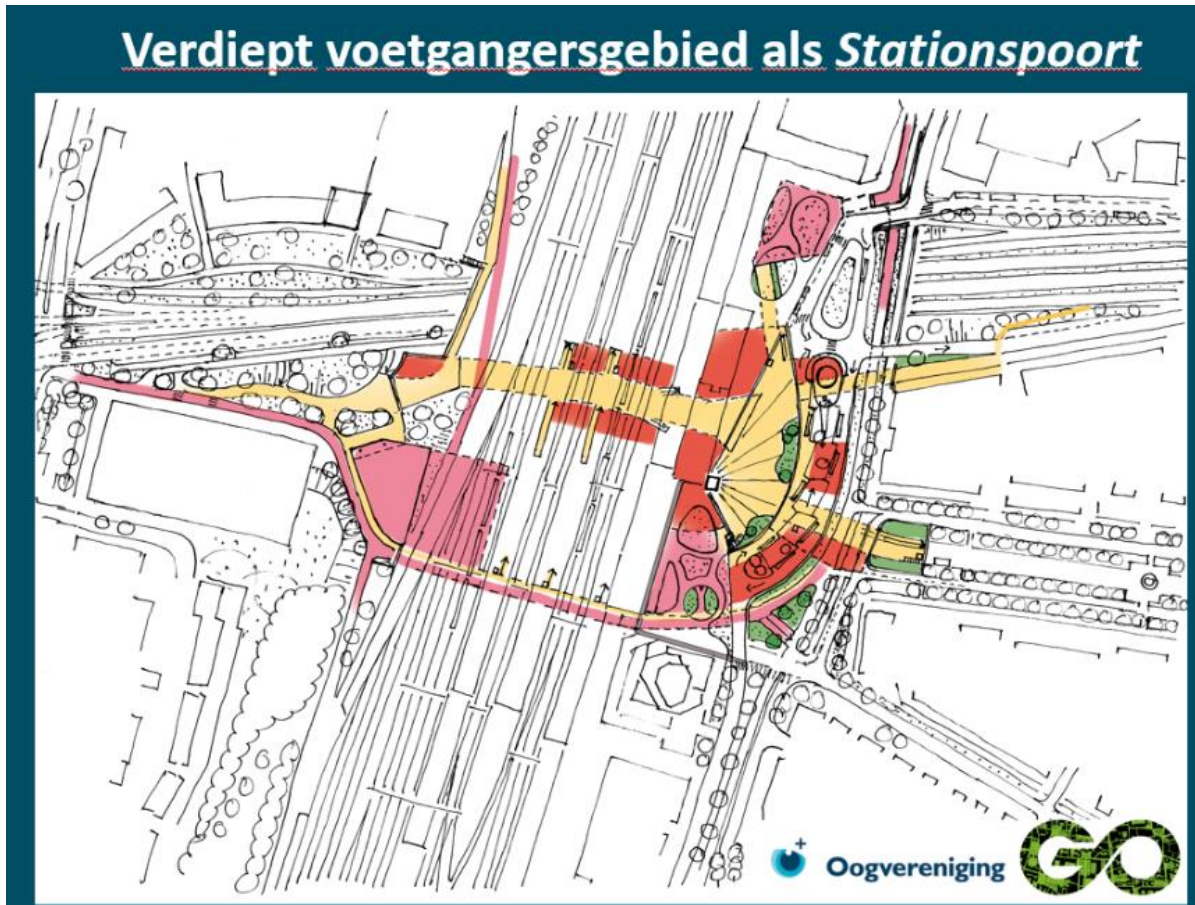
Op de tekening geeft de onderste doorsnede een beeld van deze oplossing. Komend vanuit de parkeergarage loop je gelijkvloers onder de fietsroute en het busstation door naar een gezellig verdiept plein met aan de randen horeca, winkeltjes en dienstverlening. Vandaar loop je gelijkvloers de nieuwe stationshal en reizigerstunnel in. En vervolgens kan je de treinperrons bereiken met het overbruggen van één hoogteverschil. Bij een dergelijke opzet moeten reizigers in totaal 5 hoogtemeters overbruggen. Een vermindering van 10 hoogtemeters per reis. Dit is toch een welkom resultaat voor iedereen, en in het bijzonder voor ouderen en mensen met een (visuele) beperking.

4. Voetgangersgebied en Stationspoort

Hier zie je de plattegrond van het verdiepte voetgangersgebied. Dit is geel ingekleurd.

In het oog springen:

- het verdiepte plein aan de centrumzijde;
- de stationshal en reizigerstunnel;
- het plein aan de westzijde; de looproutes naar alle aanloopstraten.



Het nieuwe plein voor het station krijgt een schelpvorm met de stationstoren in het zwaartepunt. Het plein ligt verdiept met in de randen horeca, winkeltjes en dienstverlening. Een opzet zoals bij het beroemde plein van Siena in Italië. Het plein heeft directe verbindingen met het stadscentrum, het treinstation, het busstation en met de fietsenstallingen. Zo loop je gelijkvloers naar de Burgemeester Hustinxstraat onder het busstation en de fietsroute door en vervolgens met een comfortabele route naar het stadscentrum. Aan de westzijde loop je van de Koninginnelaan met een flauwe helling naar de Westentree van het station. Deze voetgangersroute heeft een aantrekkelijke groene begeleiding met beplanting langs de Tunnelweg. Op deze route is er zicht op de Westentree en op de herkenbare stationstoren. De publieke verbinding via de reizigerstunnel is de nieuwe "Stationspoort Nijmegen". Deze verbinding is noodzakelijk voor een goede planontwikkeling aan beide zijden van het station en voor de samenhang van het centrum en de westzijde van de stad. Een sociaal veilige passage die ook van grote waarde is voor de 2.000 nieuwe woningen in het stationsgebied.

5. Fietsroutes en fietsenstallingen

Je ziet op de plattegrond op de vorige pagina de fietsroutes en fietsenstallingen violet gekleurd. Herkenbaar is de bestaande (snel)fietsroute aan de oostzijde van het Stationsplein. Hier getekend met vrije, verdiepte kruisingen bij de Spoorstraat-Stationsplein met een gelijkvloerse aansluiting op de ondergrondse fietsenstalling bij Doornroosje en bij de kruising aan de zuidzijde van het Stationsplein bij hotel Mercure met een gelijkvloerse aansluiting op de ondergrondse fietsenstalling.

Je ziet de fietsverbinding door het station van de fietsenstalling bij hotel Mercure naar de fietsenstalling aan de westzijde onder de sporen en gedeeltelijk in de stuwwal. Deze route loopt door naar het plein bij de Westentree en met een flauwe helling naar de Koninginnelaan.

6. Openbaar vervoer

Deze tekening brengt alle treinen, bussen, taxi's en de Kiss&Ride in beeld.

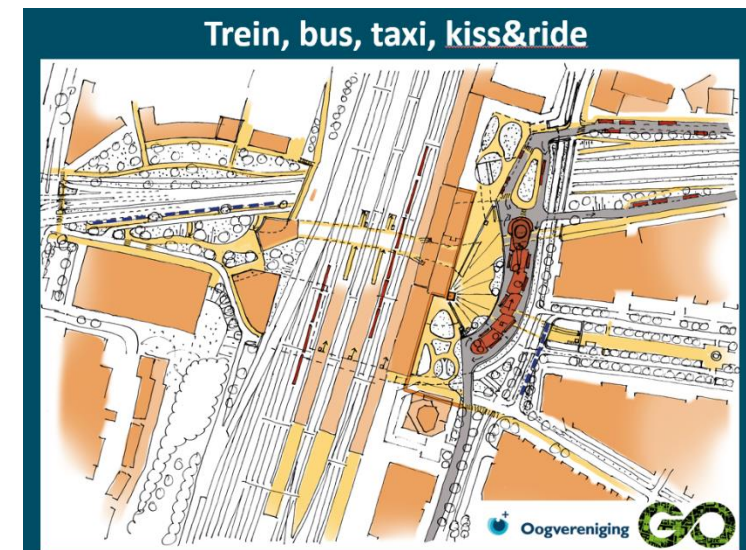
Nieuw in het treinstation is het eilandperron met de sporen 5 en 6 voor de PHS (Programma Hoogfrequent Spoor). Je ziet er in rood treinstellen staan. Alle perrons zijn vanaf de reizigerstunnel te bereiken met een hellingbaan, een roltrap, een trap en een lift.

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. Er is een speciale assistentieh halte voor alle mensen met een (visuele) beperking, volgens het "Belgische model". Het busstation volgt de boogvorm van het nieuwe plein met de stationstoren als zwaartepunt. Het busstation is uitstekend vanaf het nieuwe stationsplein bereikbaar via de onderdoorgangen met een hellingbaan, een roltrap, een trap en een lift.

Taxistandplaatsen zie je in rood langs een plein bij Doornroosje. Je kunt vanaf dit plein doorwandelen naar de stationsentree op maaiveld of afdalen naar het "Sienaplein".

De Kiss&Ride aan de centrumzijde blijft gesitueerd bij de Keizer Karel parkeergarage. Dit met een nieuwe veilige route naar het station onder de fietsroute en het busstation door.

Een nieuwe Kiss&Ride aan de westzijde ligt langs de Tunnelweg bij de voetgangersroute naar de Westentree.

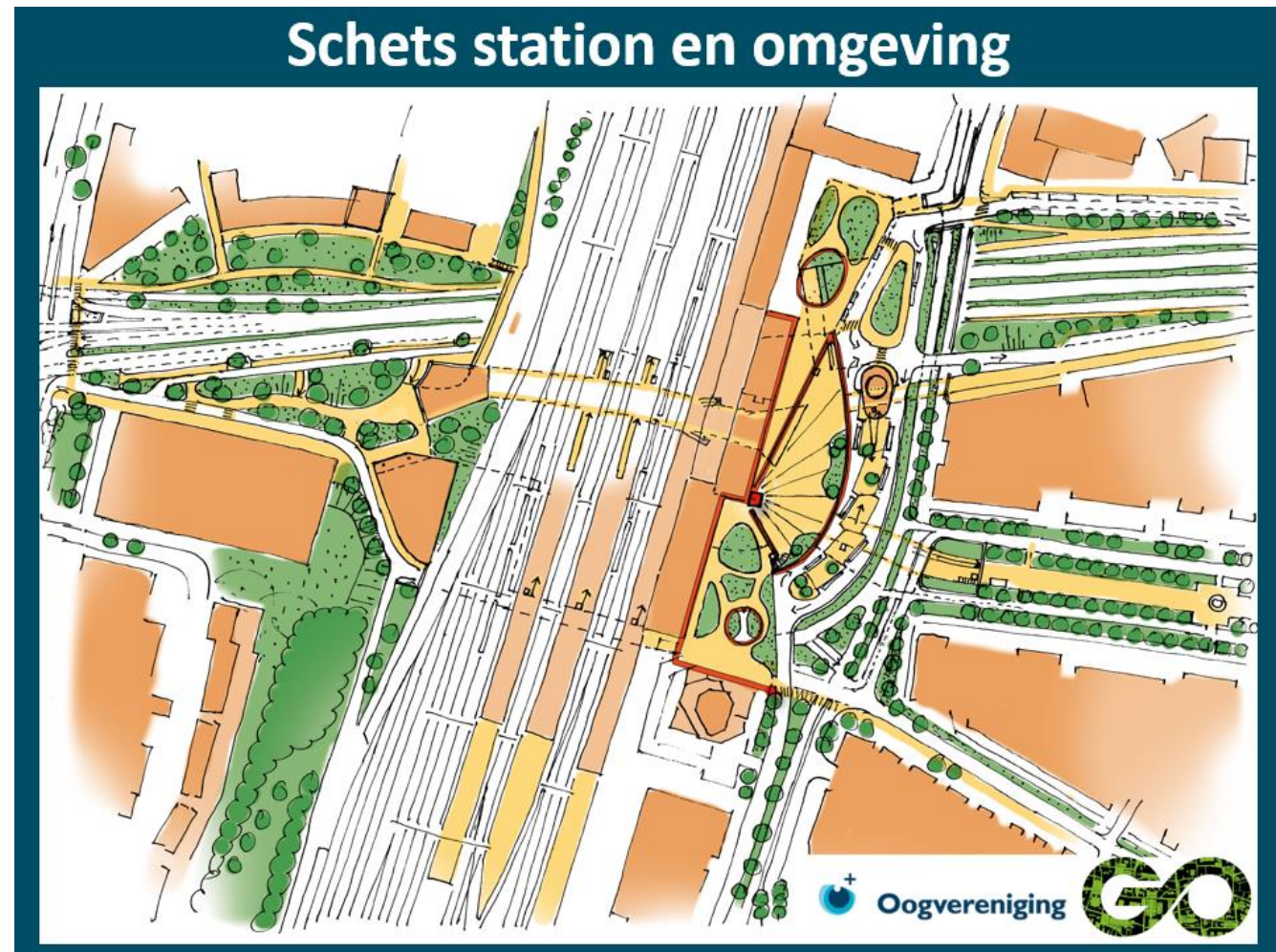


7. Ruimtelijke schets van het stationsgebied Nijmegen

Deze schets brengt de belangrijke stedelijke ruimtes in beeld.

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 van de architect Van Ravesteyn uit 1954 in deze zichtas. De toren is een "historisch" element van zijn ontwerp met Italiaanse inspiratie. De oorspronkelijke gevel van het station is als facade weer zichtbaar.

Vanaf de kruising bij de Marialaan en de Tweede Oude Heselaan zijn de Westentree van het station en de stationstoren belangrijke oriëntatiepunten. De rooilijn van de nieuwe hoogbouw op de UWV-locatie moet deze zichtlijnen niet belemmeren en daarop worden afgestemd (voldoende naar achteren).



Het verdiepte "Sienaplein" is een nieuw, bezienswaardig stadsplein, omgeven door horeca, winkeltjes en dienstverlening. Het wordt aantrekkelijk ingericht met groen en bankjes. De pleinen ter plaatse van het huidige busstation en bij de fietsenstalling bij hotel Mercure krijgen een groene inrichting. Zo ontstaat er een vriendelijk en duurzaam stationsgebied.

8. Samenvatting van de visie van de Oogvereniging

De belangrijkste elementen uit deze visie van de Oogvereniging zijn:

- een bereikbaar, veilig en toegankelijk stationsgebied voor iedereen, in het bijzonder voor ouderen en voor mensen met een (visuele) beperking;
- een samenhangend, aantrekkelijk en duurzaam voetgangersgebied van waar alle verkeersmodaliteiten worden bereikt;
- een nieuwe poort voor de stad, de “Stationspoort Nijmegen”, de publieke verbinding door het station voor voetgangers en fietsers, voor het stationsgebied en de verbinding tussen het centrum en de westzijde van de stad;
- Kruisingsvrije fietsroutes met een nieuwe verbinding en fietsenstalling onder de treinperrons en sporen;
- Kruisingsvrije busroutes en een nieuw dynamisch busstation met een goed bereikbaar eilandperron met een toegankelijke assistentieh halte voor alle mensen met een (visuele) beperking;
- Ontwerp en realisatie volgens het principe “Design for all” met burgerparticipatie en met een goede inschakeling van ervaringsdeskundigen. De Oogvereniging is daarbij beschikbaar.



Vogelvlucht station Frits Kroese & Niek Heijboer GO Groene Omgeving, Putten

Kortom een inclusief voorstel, functioneel voor iedereen, duurzaam en met een aantrekkelijk ruimtelijk beeld. Een voorstel met toekomstwaarde en een nieuw visitekaartje voor de stad.

Nadere informatie over de Oogvereniging Nijmegen en deze voorstellen bij Jeroen van Dijk. contact via jjpvandijk@icloud.com

Oogvereniging Nijmegen organiseert tweemaandelijks een oogcafé. Je bent van harte welkom.

9. Vogelvlucht station en omgeving

Je ziet hier een foto in vogelvlucht van het echte plein van Siena in Italië. Ter vergelijking is het nieuwe Nijmeegse stationsplein ernaast geplakt. Een aangenaam stationsgebied waar de voetganger weer centraal staat. Een stationsgebied dat weer het visitekaartje van onze stad zal worden. Met een zichtbaar vleugje Italiaanse inspiratie.

6 Dirk Peters Directeur van het nationaal en internationaal aansprekende ontwerpbureau Barcode Architects (Architectuur en Stedenbouw)

Dirk Peters is geboren en opgegroeid in Nijmegen en is naast een globetrotter vooral ook nog steeds in hart en nieren Nijmegenaar.

Korte introductie ook met betrekking tot Stationsprojecten / Nijmegen Stationsgebied:

- Barcode Architects de ontwerper van het ontwerp voor Metterswane wat komende maand hopelijk definitief wordt gepresenteerd.
- Barcode Architects was als stedenbouwkundige ontwerper voor het project voor de Stationscampus Tilburg (2014-2016)
- Barcode Architects heeft uitvoerig onderzoek gedaan naar Nederlandse Stationsgebieden en maakte daarvoor in 2017-2019 een onderzoeksrapport waarin verschillende spoorzones worden vergeleken op hun historische ontwikkeling, mobiliteits aanbinding, positionering en identiteit in de stad en toekomstig potentieel.
- Barcode Architects maakte een spraakmakend ontwerp voor het nieuwe Station Groningen (2^e plaats, zeer positief in de stad ontvangen)
- Dirk Peters was begeleider van het Atelier Station Nijmegen – een ontwerp studio aan de Academie van Bouwkunst in Rotterdam in 2017.
- Barcode Architects raakte door de betrokkenheid bij Metterswane gefasineerd door de ontwikkeling van het stationsgebied en maakte ruim 1,5 jaar gelden, in Juli 2020, een schetsplan voor het stationsgebied dat uitgaat van het station als aangenaam verblijfsgebied. Dit plan is verder niet op technische en financiële haalbaarheid is getoetst.

Dirks bijdrage is te zien in [de film](#) vanaf 1.15.37.

Een ontwerp voor stationsplein Nijmegen
Dirk Peters, Barcode architect (via zoom),



“Als architect moet je een meer proactieve rol innemen om het proces goed te kunnen sturen”
[Manifest in 'De Architect'](#)

7. Route 44 over de functionele omgevingsroutes en de relatie met het centrum

Paul van den Broek is lid van de projectgroep Route 44, een burgerinitiatief met het oog op een nieuw ontwerp voor de ontsluiting van het stationsgebied in Nijmegen richting het centrum. De projectgroep van vier leden – naast Paul een architect, een stedenbouwkundige en een bedrijfskundige – heeft in 2013 en 2014 een studie verricht naar een vrije looproute die het station verbindt met Plein 44. Voor dit onderzoek zijn er gesprekken gevoerd met vijftien stakeholders in het gebied, om de wenselijkheid en haalbaarheid van ons voorstel te achterhalen. In het dagelijks leven werkt Paul als redacteur voor enkele media van de Radboud Universiteit.

1) Welke behoeftes zijn belangrijk voor de categorie gebruikers?

Na twee jaar onderzoek heeft de projectgroep 44 een studie op tafel gelegd ter inspiratie van het planningsproces rondom het stationsgebied. Uitgangspunt van deze studie, met haalbaarheidsonderzoek en artist impression, is het versterken van de beleving van het gebied. Daarbij hebben we vooral de gebruikers van het station voor ogen gehad, meer in het bijzonder: de bezoekers aan de stad Nijmegen die via het station de stad betreden, en een weg zoeken naar het centrum. De denkrichting die wij op tafel hebben gelegd rust op drie pijlers: een welkom bieden aan de gasten van de stad, het creëren van een veilige omgeving, plus een bijdrage leveren aan de vergroening. Wat betreft dit laatste laten we ons inspireren door de Promenade Plantée in Parijs, met in Nijmegen een met kunstwerken omlijste groene lijn, met kleine rotondes en enkele verbindingen naar omringende daken, voor benutting voor moestuinen of stadslandbouw. Voor ons is het station geen gebouw, maar een visitekaartje, en zien wij de opgave in het gebied vooral stedenbouwkundig, veel minder architectonisch.

Paul van den Broek - Route 44

Ontwerp van een 700m vrije looproute die het station verbindt met Plein 44 (studie 2013-2014, 15 stakeholders)

Inspiratie: Luchtsingel in Rotterdam = looproute CS - Hofbogen

Uitgangspunten:

- een welkom bieden aan de gasten van de stad,
- het creëren van een veilige omgeving,
- plus een bijdrage leveren aan de vergroening,
- zonder kruisend verkeer, inclusief bussen

"het zoveel jaren moet leven met de lelijkste stationsomgeving in Nederland is de beste illustratie van het belang van het betrekken van meedenkers en -makers bij stedelijke opgaves."

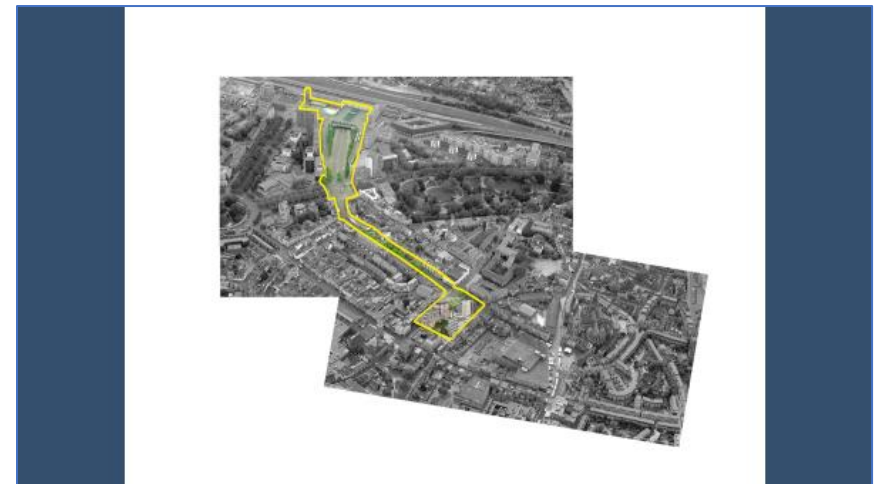


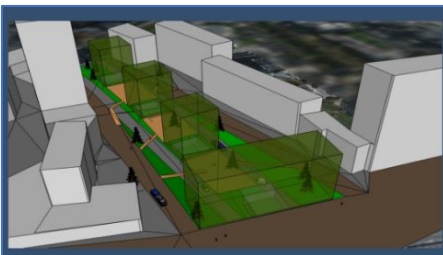


De huidige situatie is allesbehalve een welkom, en druist in tegen de groene, inclusieve en gastvrije identiteit van de stad. Route 44 wil deze identiteit versterken, juist in het stedelijk gebied waarin de stad haar gastvrijheid bij uitstek kan bekrachtigen.

2) Welke knelpunten kwam je tegen? Is er in oplossende zin gesprek/dialogo geweest? Wat heeft dat opgeleverd aan overblijvend dilemma of spanning. In ons onderzoek hebben we gesproken met vijftien stakeholders met belangen in het gebied waarin we onze 700 meter lange loop route hebben voorzien, tussen het station en Plein 44. Het doel van de gesprekken was tweeledig. Allereerst wilden we de knelpunten boven water krijgen bij de realisering van zo'n looproute. Als tweede waren de gesprekken een uitnodiging om mee te denken over onze visie, en om aanpassingen aan te reiken. Dit resulteerde in een plan van aanpak met ieders steun, zij het met twee belangrijke knelpunten. Als eerste de busverplaatsingen in de zone. Daar hebben we 2 oplossingen voor gevonden.

Sinds de presentatie van de plannen in 2014 bleef het oorverdovend stil, wat nieuwe vragen oproept. Waarom kregen we wel bij de stakeholders, maar niet bij de plannenmakers gehoor? Hoe kan in een vervolg de energie en denkracht van een burgerinitiatief worden gekoppeld aan het planningsproces? Hoe kan een 'ongevraagd advies' als Route 44 voor toekomstige burger-plannenmakers worden omgebogen naar een gevraagd advies? Moeten de burgers rustig blijven slapen en aan de zijlijn bezien wat plannenmakers realiseren – eventueel na een plichtmatige inspraakronde – of kan het inzicht rijpen dat een meerkleurige visie een beter resultaat kan opleveren dan de meer eendimensionale visie van de plannenmakers? De geschiedenis rond het station heeft geleerd dat plannenmakers alleen niet per tot goede oplossingen komen, integendeel: dat na zoveel jaren deze stad moet leven met de lelijkste stationsomgeving in Nederland, is de beste illustratie van het belang van het betrekken van meedenkers en -makers bij stedelijke opgaves.





3) Wat heeft het denken over punt 1 en 2, naast kleine oplossingen, opgeleverd aan inbreng voor het grote ontwerp?

Wat betreft de busverplaatsingen in de zone. Onze visie voorziet in een gehele looproute zonder kruisend verkeer, wat een opgave betekent voor de routing van verschillende buslijnen. Als tweede voorziet de visie in een transformatie van het busplein tot autovrij cultuurplein, wat een verhuizing nodig maakt van het busstation. Route 44 biedt bovendien inspiratie voor een verbinding tussen west en het centrum. De nieuwe plannen voorzien in

een hoogstnoodzakelijk nieuw gezicht van het station naar het westen. Dat is pure winst. Route 44 geeft een impuls aan een mogelijke verbinding, door de door ons beoogde loopbrug dwars door of over het station door te trekken naar de nieuwe entree aan de westzijde. Zo'n zichtbare lijn – bijvoorbeeld volgens de brug in Den Bosch – brengt de stadsdelen beter samen dan de beoogde ondertunneling.

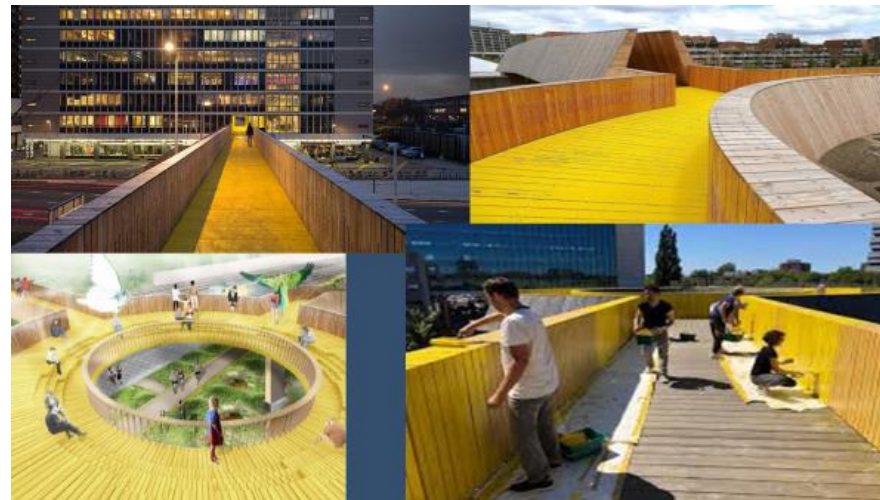
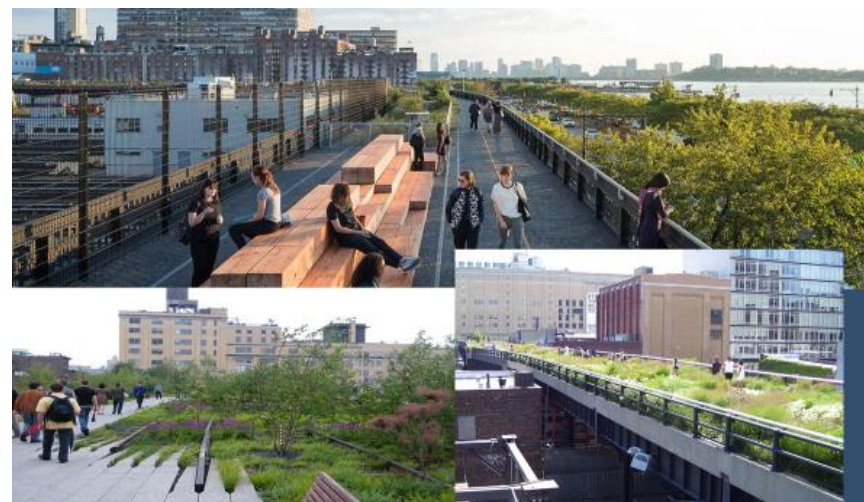
Onze Route 44 is mede geïnspireerd op de Luchtsingel in Rotterdam – een looproute tussen Centraal Station en de Hofbogen. Die Luchtsingel van architectenbureau ZUS was in 2012 de winnaar van een stadsprijsvraag, waarin via een uitgekiend proces burgers en organisaties in de stad werden aangemoedigd om stedelijke knelpunten op te

lossen met eigen ontwerp. Het winnend ontwerp werd met financiële en ambtelijke steun van de gemeente gerealiseerd.

Zo'n stadsprijsvraag is slechts een van de vele modellen die burger en stadsplanning beter op elkaar laat aansluiten, en wat ons betreft gaat Nijmegen in deze geest aan de slag om de planning in het stationsgebied – in globale zin of in details – met inbreng van anderen te verrijken.

Samenvattend dragen we bij aan de veiligheid, met een scheiding van de verkeersstromen, versterken we de gastvrije identiteit van de stad, én maken we de stad groener en verrassender.





8. Gezamenlijk Werkgroep Burgerparticipatie Nijmegen Stationsproces en ervaring met participatie

Léonie Schuit-Overgoor

Léonie Schuijt is bestuurslid van de Gezamenlijke Werkgroep Burgerparticipatie Nijmegen. Daarnaast is zij bestuurslid van Stichting Wijkraad Lent en maakt deel uit van Verkeerswerkgroep Lent en Klankbordgroep Stadseiland. Vanaf 2012 is zij betrokken bij omgevingsplannen in Nijmegen Noord.

Burgerparticipatie, een hot item

Deze zomer zal de nieuwe Omgevingswet ingaan waarop gemeentes zich al aan het voorbereiden zijn. Geen gemakkelijke klus omdat er ruimte is voor eigen inzichten en het beleid, met name het participatiebeleid per gemeente kan verschillen. Voor Nijmegen is deze Omgevingswet van groot belang: er is woningnood, er wordt veel gebouwd en de vraag is: 'Hoe kunnen burgers hierbij participeren en samen zorgen dat de omgeving in en om een ontwikkelgebied leefbaar blijft?'

21 burgerbelangenorganisaties uit Nijmegen, waaronder veel wijkraden en buurtverenigingen hebben daarom de koppen bij elkaar gestoken en zich verenigd in de Gezamenlijke Werkgroep Burgerparticipatie Nijmegen (GWBN). De GWBN wil u deelgenoot maken van haar gedachten over burgerparticipatie en de mogelijke gevolgen van deze nieuwe Omgevingswet.

Wie zijn de burgerparticipanten?

Wat zijn de richtlijnen van de Raad van State m.b.t. burgerparticipatie? Moet daarvoor opnieuw jurisprudentie worden ontwikkeld nu de nieuwe Omgevingswet vorm gaat krijgen of blijven de richtlijnen van het recente verleden gelden? In een omgevingsplan moet immers vastgelegd worden wie de burgerparticipanten zijn en op welke wijze zij kunnen participeren?

- Zijn burgerparticipanten de betrokken burgers met hun achterban (buurtvereniging, wijkraad, doelorganisaties en bedrijven) in de directe leefomgeving van het project?
- Ziet de gemeente wijkraden en buurtverenigingen als platforms voor burgerparticipatie?
- Hoe worden klankbordgroepen samengesteld?
- Zijn de belanghebbenden de huidige en/of toekomstige bewoners/bedrijven en hun achterban of mag iedereen uit de hele gemeente meedoen?
- Wat is de rol en de plicht van de projectontwikkelaar/uitvoerder? Is hij ook participant/stakeholder of is hij (mede)eigenaar van het proces.

Gezamenlijke Werkgroep Burgerparticipatie Nijmegen - Léonie Schuijt-Overgoor (GWBN)

= 21 Nijmeegse burgerbelangenorganisaties:
wijkraden, buurtverenigingen, etc.

Betere participatie vereist door 'motivatieplicht'
uit Omgevingswet

- Wie wordt geïnformeerd en gebeurt dat
tijdig, en wanneer in het proces?
- Hoe worden deze klankbordgroepen
gevormd?
- Wat zijn hun rechten en plichten en bij welk
participatieniveau?



Informatieverstrekking, rechten en plichten

De gemeente heeft een motivatieplicht. Hoe geeft de gemeente deze plicht vorm? Wie wordt geïnformeerd en gebeurt dat tijdig, alleen aan het begin of ook gedurende het gehele proces? Hoe worden klankbörgroepen geformeerd? Wie neemt het initiatief? Wat zijn de rechten en plichten en op welk participatieniveau gelden deze rechten en plichten?

Hoogtevrees

Burgerparticipatie kent op de participatieladder vijf niveaus: van geïnformeerd worden tot meebeslissen.

De Omgevingswet vereist minimaal een motivatieplicht van de gemeente m.b.t. het beleid en belanghebbenden moeten tijdig geïnformeerd worden over de plannen.

Naast de informatie plicht kent de participatieladder nog vier hogere treden zoals: burgers raadplegen, laten adviseren, meedoen en meebeslissen. Maar gemeentes kunnen hoogtevrees hebben, inspraak lastig vinden en bang zijn dat participatieprocessen vertragend of belemmerend werken.

Participatie-tools

Om de mogelijke participanten te kunnen selecteren én om het niveau van participatie per ontwikkelplan vooraf te kunnen bepalen denkt de gemeente Nijmegen dat participatietools (selectieschema's) daarvoor een geschikt instrument zou kunnen zijn. De gedachte is dat de gemeenteraad vooraf kan vaststellen aan wie en op welk niveau participatie kan worden toegestaan, opdat B&W of een ontwikkelaar de regie blijft behouden. Zo'n statische aanpak geeft zekerheid voor de gemeente en duidelijkheid voor de burger. Maar is dat burgerparticipatie? De burger kan het niveau van participatie niet meebeslissen, ondanks zijn betrokkenheid en deskundigheid. Daarnaast zou tijdens een ontwikkelproces de behoefte aan een hoger of lager participatieniveau kunnen ontstaan. Maar het allerbelangrijkste is dat deze tools niet aangeven hoe je per project als burger kunt participeren, hoe de gemeente of de projectontwikkelaar daar de ruimte voor biedt én wie de burgerparticipanten bij dit project (kunnen) zijn.

Rol van de gemeenteraad

De gemeenteraad vertegenwoordigt de burgers en is bij de ontwikkeling van omgevingsplannen de eigenaar van het (participatie) proces. Zij heeft een initiërende, wetgevende en controlerende taak. Als een klankbordgroep bestaat uit burgerparticipanten, dan is zo'n klankbordgroep naast wijkraden ook voor de gemeenteraad een plek om zich over het participatieproces te laten informeren en het proces te monitoren.

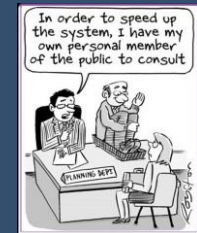
Het risico bij de uitvoering van de nieuwe Omgevingswet is, dat er ruimte gecreëerd kan worden voor bestuurders, ambtenaren en ontwikkelaars om dit eigenaarschap van de gemeenteraad naar zich toe te trekken. Politieke keuzes, efficiency, tijdsdruk, financiële motieven kunnen dan het niveau van burgerparticipatie bepalen en zelfs een gemeenteraad buitenspel zetten.

Participatie geeft gemeenten 'hoogtevrees'

Gemeenten vinden inspraak vaak lastig en zijn bang dat participatieprocessen vertragend of belemmerend werken.

Gemeente wil van tevoren bepalen wat niveau en de tools van participatie zijn > de burger kan het niveau van participatie niet meebeslissen, ondanks betrokkenheid en deskundigheid.

Politieke keuzes, efficiency, tijdsdruk, financiële motieven kunnen dan het niveau van burgerparticipatie bepalen en zelfs een gemeenteraad buitenspel zetten.



En wat gebeurt er als de gemeente de burgerparticipatie bij de projectontwikkelaar neerlegt? Projectontwikkelaars hebben een tijdelijk eigen belang. Verkoopt de gemeente grond aan projectontwikkelaars voordat er een omgevingsplan mét participatie is vastgesteld, dan geeft zij het participatieproces van haar eigen burgers uit handen!

Peilingen en media

Onder het mom van burgerparticipatie verzamelt de gemeente Nijmegen bij omgevingsprojecten (zoals Stadseiland) ook meningen via de volgende communicatievormen:

1. Stadspeilingen

Zijn de enquête-invullers voldoende betrokken bij het omgevingsproject met kennis van de ins en outs? Hoe worden vragen gesteld, wie wordt geselecteerd? Door gebiedspeilingen over een groter gebied te organiseren wordt per definitie de stem van direct omwonende verdund.

2. Sociale media

Hoe worden reacties op sociale media beoordeeld en geteld? Krijgen deze meningen méér zeggingskracht dan die van de participerende betrokken burger die in de omgeving van het project woont of gaat wonen en zich voor zijn omgeving inzet?

3. Berichten in de reguliere pers

Deze media zijn er om te informeren, niet om te raadplegen of te adviseren.

Zijn bovengenoemde bronnen van meningen werkelijk participatievormen? Hoe is de weging? Wordt door bovenstaande vormen van verzamelen van meningen de echte burgerparticipatie niet buitenspel gezet?

Gezamenlijke Werkgroep Burgerparticipatie Nijmegen (GWBN)

Inmiddels hebben maar liefst 21 wijkraden en bewonersgroepen zich aangesloten bij de Gezamenlijke Werkgroep Burgerparticipatie Nijmegen (GWBN). Het gaat om: Stichting Platform Heyendaal; Wijkvereniging ons Waterkwartier; Wijkraad Wolfskuil; Vereniging Dorpsbelang Hees; Buurtcomité Thijmstraat; Poppodium Merleyn; Stichting Hart voor Hazenkamp; Stichting Wijkraad Lent, Werkgroep Lentse Plas en Werkgroep Verkeer Lent; Klankbordgroep Veur-Lent; Johannushof Nijmegen; Bewonersplatform Weezenhof; Wijkraad Brakkenstein; Wijkcomité Nijmegen-Oost; Stichting Wijkraad Neerbosch-Oost;; Belangenvereniging Kinderdorp Neerbosch; Wijkraad Nijmegen Noord; Werkgroep Park Waaijenstein in Oosterhout; Buurtplatform We dren-Julianapark; Fietsersbond Nijmegen e.o.; Bewonersoverleg Lindenholt; Oogvereniging afdeling Nijmegen.

De GWBN probeert het gemeentebestuur duidelijk te maken hoe belangrijk burgerparticipatie is en hoe deze optimaal gerealiseerd kan worden. Het College van B&W is bezig om invulling te geven aan de burgerparticipatie in het kader van de nieuwe Omgevingswet, die naar verwachting 1 juli 2022 ingaat. De vele voorbeelden van ongemak op dit terrein zijn bekend. De onvrede over het huidig verloop van de participatie - de basis voor de oprichting van de GWBN - zoals bij de invulling van de spoorzone, neemt alleen maar toe.

Peilingen en media zijn geen participatie

Onder het mom van burgerparticipatie verzamelt de gemeente bij omgevingsprojecten meningen via stadspeilingen en social media

De media zijn er om te informeren, niet om te raadplegen of te adviseren.

Meningen op sociale media zijn moeilijk op waarde te schatten

GWBN brengt punten van kritiek in en geeft knelpunten aan. Doel is uiteindelijk een verbetering van het participatiebeleid.



De leden van GWBN maken zich dan ook ernstig zorgen over de wijze waarop de gemeente Nijmegen de participatie zal gaan invullen in het kader van de Omgevingswet. College en Raad vergaderen daar momenteel over. De leden brengen de gezamenlijke punten van kritiek in en geven knelpunten aan. Het doel is uiteindelijk een verbetering van het burgerparticipatiebeleid in de gemeente Nijmegen.

Het lijkt erop dat de huidige verantwoordelijke wethouder gedurende deze termijn niet echt invulling wil geven aan burgerparticipatie en regelgeving in het kader van de nieuwe Omgevingswet. Om het gebruik van de participatietools eerst te testen aan casuïstiek vindt hij niet zinvol. Het lijkt erop dat hij de verdere invulling van het participatiebeleid wil uitstellen tot na de verkiezingen. Een groot deel van de gemeenteraad is kritisch op dit beleid. Deze raadsleden willen ook meer zeggenschap van de raad bij de inrichting en invulling van de burgerparticipatie en dit onderwerp niet overhevelen naar een volgende termijn. Via een speciale gemeenteraadsklankbordgroep wordt toegezien op het verdere verloop.

De GWBN is in gesprek met deze raadsleden om te proberen het College van B&W te bewegen om toch in februari 2022 met een voorstel te komen zodat voor de verkiezingen uitgangspunten kunnen worden vastgelegd. Ondertussen houdt de Werkgroep de vinger aan de pols, zowel bij de betrokken ambtenaren als de gemeenteraad en hoopt dat er voor de gemeenteraadsverkiezingen in maart inhoudelijk een basis wordt gelegd aan een gedegen participatiebeleid voor burgers.



Tenslotte:

Hopelijk heeft dit college en uitwerkingen bijgedragen aan

- een plezierige, nuttige middag;
- een versterking van onze onderlinge samenwerking;
- een uitnodigend beeld van welke behoefte, ideeën en denkracht voor oplossingen leeft rondom het stationsgebied in een door de wetenschap onderbouwd kader;
- wordt het een voorbeeld van een suggestie hoe er ook aan planvorming gewerkt kan worden naast de vereiste juridische stappen;
- zorgt het daarmee voor meer dialoog, samenspraak, onderling vertrouwen en transparante mogelijkheden voor afwegingen op politiek niveau;
- slaan we hiermee een weg in naar oplossingen in het stationsgebied. (en de stad als geheel)

