



Aan de ambtenaren project stationsgebied  
Aan het College van B&W  
Aan de gemeenteraad van Nijmegen  
Aan ProRail

Onderwerp: Signaal uit de stad voor het stationsgebied

24 februari 2021

Beste mensen,

We schrijven u in verband met de ontwikkelingen rondom het nieuwe stationsgebied. Op dit moment vraagt het stationsgebied al om korte termijn verbeteringen van kwaliteit, toegankelijkheid en veiligheid. Daarnaast is het stationsgebied West en Oost in ontwikkeling. Wij hechten net als u aan voortgang van het proces. Helaas is de stadsbijeenkomst van morgen verplaatst naar eind maart. Wij willen nu toch alvast twee zaken meegeven.

Ten eerste dringen wij aan op een goede procesinrichting, omdat die functioneel kan zijn en kan bijdragen aan onderling vertrouwen en positieve energie voor het nadenken en ontwikkelen van dit gebied. Het goed organiseren en inzetten van signalen uit de stad kan bijdragen aan een station dat niet alleen werkt voor NS en ProRail maar ook voor de gebruikers en de stad Nijmegen. Zicht op een helder proces helpt burgers en organisaties als de onze om goed voorbereid te kunnen bijdragen hierbij.

Het tweede dat we mee willen geven, gaat over de inhoud. Vanuit onze organisatie Reizigersvereniging Rover, afdeling Arnhem-Nijmegen, willen we kort reageren op de plannen voor de vernieuwing van het hoofdstation in Nijmegen.

Wij zijn redelijk tevreden. Voor ons staat de bouw van het nieuwe spoorperron gecombineerd met een ruime en lichte reizigerstunnel, de aanleg van de westelijke ingang en een verbetering van het busstation voorop. Daar voorzien de huidige plannen nu in.

Het derde perron geeft een forse positieve impuls aan het spoorvervoer. Het station blijft een belangrijke transferruimte waar alle modaliteiten een veilige plek moeten krijgen. Wij gaan er nog steeds vanuit dat het gebruik van het openbaar vervoer straks weer zal groeien.

*Rover.  
Van reizigers,  
voor reizigers.*

Wel zijn de plannen nog rudimentair en niet uitgewerkt. Dat roept veel vragen op, zoals de aansluiting op de bestaande voet- en fietspaden, de toegankelijkheid voor gehandicapten en slechtzienden en het aspect van sociale veiligheid. Transparantie, goede verlichting en plezierige toegankelijkheid zijn daarbij verbonden. Als dat niet goed gaat, is de vernieuwing van het station mislukt!

Daarnaast hebben we nog de volgende opmerkingen / vragen:

- In de toekomstige ov-concessie zal het elektrisch busvervoer veel ruimte moeten krijgen. Op het huidige busstation en bij de bufferplekken is weinig ruimte voor het tussentijds opladen van bussen. Waar komen in de toekomst de plekken met de laadinstallaties?
- Voor lijn 10 (richting Campus Heyendaal) komt deels een halteplaats bij het Mercure-hotel. De immense drukte op deze lijn zal vragen om nog langere bussen. De gemeente streeft naar een zogenaamd *Bus Rapid Transit (BRT)*, een bussysteem met een hoge frequentie en veel comfort. De wens is dat de gelede bussen in twee richtingen kunnen rijden. Op dit moment zijn dat soort bussen er echter nog niet. De haltevoorziening zal in elk geval de nodige ruimte kosten. Wellicht is er een keerlus nodig voor dubbele of zelfs driedelige gelede bussen (zoals de huidige 'trambussen' in België en Frankrijk). Is hier voldoende rekening mee gehouden?
- Daarnaast is het ons inziens nodig dat er vanuit de nieuwe ondergrondse fietsenstalling een tweede in- en uitgang komt naar de halteplaats voor de bussen richting de Campus Heyendaal bij het Mercure-hotel.
- De huidige wachtruimte op het busstation is vaak erg druk en vol. Bovendien wordt het busstation uitgebreid en zal het aantal busreizigers waarschijnlijk gaan toenemen. Het enorme gebruik stelt dan ook hoge eisen aan een nieuwe wachtruimte bij de bussen. Dat is best een uitdaging. We vragen ons af of het huidige ontwerp daar wel aan voldoet.
- We zien graag dat er een stationshuiskamer komt aan het perronplein. Mocht daar geen ruimte voor zijn dan willen we dat de historische gebouwen van H.C. Peters uit 1892 voor reizigers toegankelijk worden gemaakt. Het gaat om de twee bakstenen wachthuisjes op het middenperron en de voormalige visitatieruimte op perron 1B, door Sybold van Ravesteyn in 1954 voorzien van een nieuwe inrichting en een halfronde kap die nog bewaard zijn gebleven. We hopen ook dat de lange hellingbaan die vanuit de reizigerstunnel naar het middenperron loopt, blijft bestaan. Het is een

fundamenteel onderdeel van het oorspronkelijke stations-ontwerp van H.C. Peters.

– We zijn blij dat de historische perronkappen worden gerestaureerd. Dat de kap op perron 35 iets korter wordt in verband met de elektrificatie van de Maaslijn is begrijpelijk. We snappen echter niet waarom de noordelijke perronkap op het middenperron met vijftig meter moet worden ingekort. In Nijmegen verandert er immers, na de invoering van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) niets aan de dienstregeling. Dat behoeft zeker nadere uitleg.

We hopen dat u genoemde opmerkingen en vragen meeneemt bij de organisatie van een algemene informatiebijeenkomst door de gemeente ergens in maart.

Met vriendelijke groeten,

Christian van Millingen  
Voorzitter Rover Arnhem-Nijmegen  
arnhem@rover.nl