



Nijmegen

## Themasessie reizen, bereikbaarheid, toegankelijkheid en veiligheid t.b.v. gebiedsvisie stationsgebied

**Datum: 30 mei 2023**

**Locatie: stadhuis Nijmegen**

### **1. Genodigden**

Vertegenwoordigers van:

- Reizigersverenigingen
- Vervoerders
- Grote onderwijsinstellingen
- Grootgebruikers stationsgebied
- Belangenverenigingen toegankelijkheid en inclusie
- Initiatiefgroep Route 44
- Medeoverheden
- Beroepsverenigingen vervoer
- Veilig Verkeer Nederland

Het programma werd verzorgd en begeleid door medewerkers van Bureau Palmbout Urban Landscapes, Bureau Overmorgen en medewerkers van Team Stationsgebied van de gemeente Nijmegen.



## **2. Doel van de bijeenkomst**

De gebiedsvisie vormt het kader voor alle projecten in het stationsgebied. In de visie staan belangrijke uitgangspunten voor onder meer de ruimtelijke structuur in het gebied en de gebouwen, parkeren, klimaatadaptatie, vergroening, cultuurhistorie, verkeer, gebruik en goede inrichting van de openbare ruimte.

De gebiedsvisie brengt samenhang aan in alle opgaven en ambities in het gebied: het gaat dan om verkeer en mobiliteit, om wonen, werken en recreëren, om cultuurhistorie, om een goede, veilige en toegankelijke leefomgeving, om het toevoegen van groen en om duurzame oplossingen.

Deze sessie (en de andere participatiemomenten) is bedoeld om breed bij belanghebbenden in en bij het gebied ideeën, wensen en zorgen op te halen. De opbrengst van de participatie nemen we mee bij de afwegingen voor de uiteindelijke gebiedsvisie.





**Vraag 3: Omschrijf de gewenste identiteit van het toekomstige stationsgebied in 2040**



**4. Hoofdpijnen opbrengst van de drie thematafels**

Tijdens de bijeenkomst konden deelnemers aan drie thematafels aan de slag met verschillende onderwerpen. We werkten volgens het “worldcafé”-principe. Na 20 minuten wisselden de deelnemers van thematafel en konden de nieuwe deelnemers voortborduren op de opbrengst van de vorige groep en nieuwe onderwerpen inbrengen.

**4.1 Thematafel “mobiliteitstransitie”**

Deelnemers uiten waardering voor de huidige overstapmogelijkheden tussen trein, bus en fiets, maar het is erg druk en wachten en overstappen is niet prettig. Rondom het station zijn meer voorzieningen nodig voor meer sfeer. De looproutes rondom het station en naar het centrum moeten veiliger en toegankelijker. De Van Schaek Mathonsingel wordt nu niet goed gebruikt. De kruising tussen bus en fiets in de huidige vorm is gevaarlijk en onwenselijk. Ook vragen de deelnemers aandacht voor de omgeving: het gebied voelt niet prettig en soms onveilig.

De deelnemers (die overigens over het algemeen geen auto-gebruiker zijn) geven aan dat autogebruik rondom het station minder kan, ook voor de nieuwe bewoners. Dat kan door andere inrichting van de openbare ruimte, parkeren duurder maken, de K&R verplaatsen. De nieuwe ontwikkelingen zouden moeten bijdragen aan weinig autogebruik. Daarnaast zouden we moeten investeren in deelmobiliteit, voorlichting, gratis OV, fijnmaziger OV-netwerk, logistieke hubs, transferia, meer fietsenstallingen.



#### **4.2 Thematafel “functioneel en hoogwaardig OV-knooppunt”**

De deelnemers vragen aandacht voor het scheiden van verkeersstromen, bv door ongelijkvloerse kruisingen, splitsing busstations, minder auto's, fietsroute aan westzijde). Voorzieningen voor anderen dan autogebruikers moeten verbeterd worden: voldoende OV-fietsen, goede fietsenstallingen, deelauto's, looproutes naar bv Kronenburgerpark). Er is vraag naar een soort huiskamerfunctie op het station of reizigersvoorzieningen in de plint van de Hustinxstraat. Het gebied kan aantrekkelijk worden door toevoegen van groen, horeca, zitgelegenheid, openbaar toilet, buurtfuncties, sportmogelijkheden. Zelfs het idee van verdieping bovenop de Tunnelweg wordt geopperd.



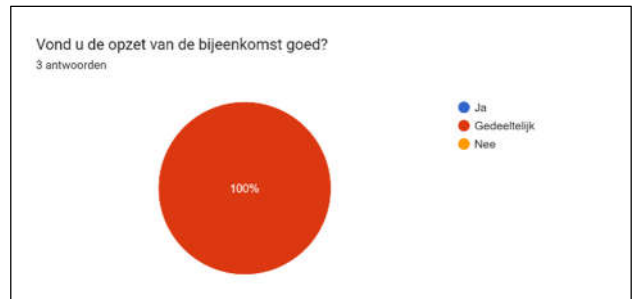
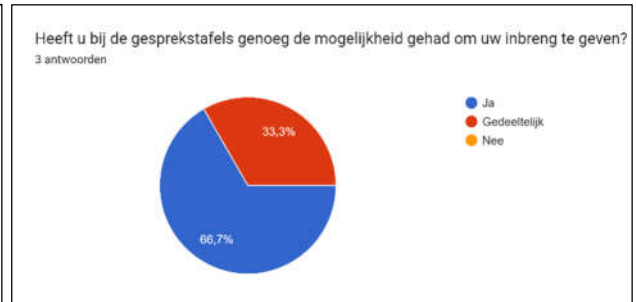
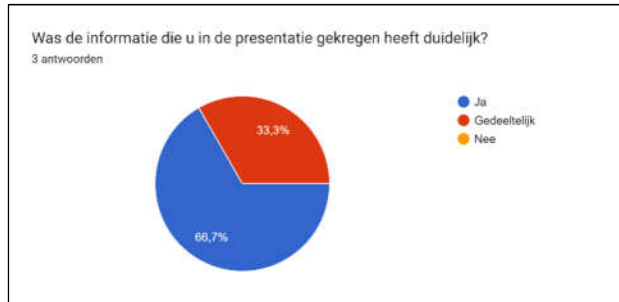
#### **4.3 Thematafel “toegankelijkheid, bereikbaarheid, veiligheid”**

Houd rekening met mensen met een beperking, er zijn veel obstakels en hoogteverschillen in het gebied. De fietsers (die steeds harder rijden) zorgen voor onveilige situaties, de voetganger zou op 1 moeten staan. Bij gelijkvloerse oversteekplaatsen is een goede inrichting van groot belang (een middenberm en verkeerslichten). Maak het gebied minder aantrekkelijk voor auto's door bijvoorbeeld herinrichting van het gebied en deelauto's. Moet er wel zo'n grote P+R zijn? Er zijn interessante suggesties om het station te ontlasten voor treinreizigers en busverkeer meer in te zetten op de treinverbinding met station Heyendaal voor gebruikers en bezoekers van de campus. Ook de wens voor een extra voetgangers- en fietsverbinding tussen west en centrum komt naar voren. Andere suggereren een busstation in de tunnel of juist er bovenop zodat het stationsplein kan worden vrijgemaakt voor lopen, fietsen en verblijven.

De volledige inbreng van de deelnemers is opgenomen in bijlage 1 van dit participatieverslag.

## 5. Feedback deelnemers over deze participatiesessie

De deelnemers kregen na afloop van de sessie een evaluatieformulier toegestuurd. Met de feedback van de deelnemers proberen we onze participatievormen en -momenten steeds verder te verbeteren.



## **Bijlage 1 : Opbrengst participatie totaaloverzicht**

<b>Deelmobiliteit/alternatief vervoer/auto ontmoedigen</b>
Parkeren duurder maken
Samen reizen met de auto stimuleren
Meer deelmobiliteit (nu geen succes?), zorg dat de alternatieven op orde zijn
Jong geleerd: voorlichting!
Niet meer met de auto, tenzij.... Maar kan dat? Hoe dan? Is het geen wishfull thinking?
Stimuleren deelmobiliteit
Witte fietsenplan in de steden
Deelauto's beschikbaar stellen (alle voertuigen)
Houd de (mobiliteits) trends onder controle (Felix, Getir)
Voorzieningen die je dagelijks/wekelijks gebruikt heel dichtbij
Goed functionerende fietsenstalling, ook voor bakfietsen
Veel publieke fietsenstallingen
Niet te aantrekkelijk maken voor auto's, meer deelauto's in het gebied
Voetganger op 1
<b>Inrichting openbare ruimte</b>
Moeilijker maken voor de auto
Straten anders inrichten (bv eenrichtingsverkeer?), meer groen, ruimte voor fietser en wandelaar
Baan minder voor auto's, meer ruimte voor voetgangers, fietsers en bomen
Verdiept plein met voorzieningen (Sienna-plan)
Reizigerstunnel ook voor niet-reizigers
Gescheiden modaliteiten
Verdieping bovenop de Tunnelweg
Route via het Kronenburgerpark opwaarderen
Niet een -1 level, maar een -0,5 en +0,5
Kijk naar Arnhem, auto verdieping lager, busstation lager
Fietsroute (groene route) langs westzijde leggen?
Zijn er voldoende verbindingen tussen West en Centrum? Dient er een extra verbinding te komen (tunnel of brug?)
Het hoogteverschil in het stationsgebied biedt mogelijk kansen voor een oplossing. Slecht voorbeeld Zwolle: later alsnog een brug...)
Kan ruimte boven Tunnelweg worden overbrugd en gebruikt voor bijvoorbeeld busstation, zodat op stationsplein meer ruimte overblijft voor lopen, fietsen en verblijven?
Bij voetgangersoversteek: help met een middenberm en slimme verkeerslichten
Tunnelweg moet veiliger en prettiger. Tunnels is ook te lang (0.7 km). Goed voorbeeld Amsterdam: winkeltjes, gezelligheid.
Autoverkeer: het is duur, moeten we die niet weren? Hoe doet Parijs dat? (singels versmallen voor auto's en meer ruimte voor OV, fiets en wandelaar
P+R niet zomaar vergroten, misschien wel verkleinen
Een lang busstation in één tunnelbuis (boven in en uit de bus)
Fietsers gaan (elektrisch) steeds sneller
Nijmegen heeft een goede rondweg nodig

<b>Overstappen</b>
We houden van de trein. Randvoorwaarde is wel dat die toegankelijk, frequent en met goede overstapmogelijkheden naar ander OV en fiets moet zijn. Kortom, een goede ketenreis
Stationsplein: overstap efficiënt geregeld, maar erg vol/druk en niet prettig
Station is goed bereikbaar met OV en fiets (bv route vanaf Wijchen is goed), maar dat moet op de bestemming dan ook zo zijn! Op eindpunt bv ook OV fiets/bus. Als dit er niet is, dan geen aantrekkelijk product
<b>Verblijfskwaliteit gebied en sociale veiligheid</b>
Maak het gebied sfeervoller, spannender
Zorg voor fijnere wachtruimtes
Terrasje op Van Schaek Mathonsingel
Buiten goede zitgelegenheden, in principe liever buiten
Soort huiskamer als wachtruimte
Openbaar toilet
Reizigersvoorzieningen in plint Hustinxstraat
Huis van Nijmegen (2000 m <sup>2</sup> ) als ontvangstruimte in combinatie met e-mobiliteit bij speciale evenementen
Handhaving tegen verrommeling openbare ruimte
Sociale veiligheid is op zich niet slecht, maar de omgeving kan prettiger, lichter en met meer reuring
Kwetsbare plekken, onveilig gevoel
Fit-20 op het station (in je pak sporten)
Groen, aantrekkelijk en gezellig plein tussen Metterswane en stationsgebouw
Klimtoren en abseilen
Buurtcentrum
Opgeruimd houden
Goede voorbeelden station Arnhem en Utrecht, top-voorzieningen tot 's avonds
<b>OV en pendelen</b>
Vervoer van station naar de stad en vice versa
Gratis OV, bv Hasselt. Heeft veel positieve neveneffecten
Fijnmaziger OV (bv tussen huis en parkeren)
Parkeren op afstand met HOV
Als je geen auto hebt bij nieuwbouw, krijg je gratis OV
Logistieke hubs en meer efficiënte stadslogistiek
Voldoende OV-fietsen
Een busstation aan de noord- en de zuidzijde
De druk met 50.000 treinreizigers kan naar beneden: voor 20.000 campus-reizigers rechtstreekse verbinding met station Heyendaal en meer treinen in de spits vanaf 2027.
<b>Toegankelijkheid</b>
Zorg voor goede toegankelijkheid zoals veilige looproutes
Toegankelijkheid station; nu veel trappen, ook op het plein
Mensen met een beperking komen veel obstakels tegen
Liften moeten het doen!
Shared space is een slechte oplossing voor slechtzienden



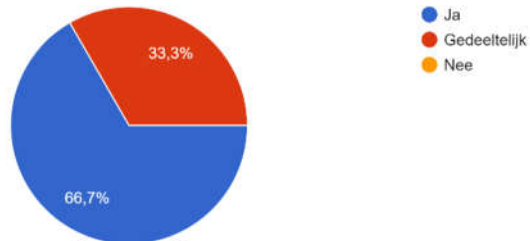
<b>Overige inbreng</b>
Station functioneert nu best goed
Is het niet te ambitieus? Is het ruimtelijk in te passen als je cultuurhistorie, de wal en woningen wilt?

## Bijlage 2: Totaalopbrengst feedback deelnemers

### Informatie

Was de informatie die u in de presentatie gekregen heeft duidelijk?

3 antwoorden



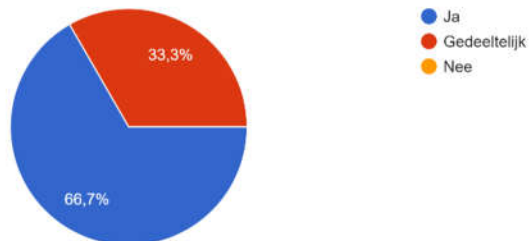
Waarom was de informatie niet duidelijk? 1 antwoord

*Er waren maar weinig mensen om input te geven.*

### Inbreng

Heeft u bij de gesprekstafels genoeg de mogelijkheid gehad om uw inbreng te geven?

3 antwoorden



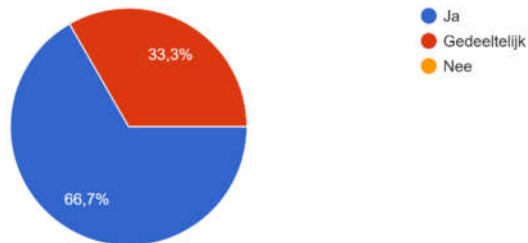
Waarom heeft u niet genoeg de gelegenheid gehad om uw inbreng te geven? 1 antwoord

*Als slechthorende ben ik niet assertief genoeg om op deze manier goed input te kunnen leveren.*

## Terugkoppeling

Was er een duidelijke terugkoppeling van de inbreng aan het einde van de bijeenkomst?

3 antwoorden



Waarom was de terugkoppeling op de inbreng niet duidelijk? *1 antwoord*

*Geen verklaring.*

## Opzet

Vond u de opzet van de bijeenkomst goed?

3 antwoorden



Waarom vond u de opzet van de bijeenkomst niet goed? *3 antwoorden*

*Op zich goed georganiseerd en zinvol, maar wel overlap met eerdere inspraakbijeenkomsten. Heel weinig deelnemers, maar wel veel gemeente-ambtenaren en adviseurs. Beetje zonde van geld en jullie moeite. Maar goede opzet en goede inzet. Bedankt.*

*De vragen lagen bij de moderators en de antwoorden moest van de deelnemers komen.*

*De tijd per tafel was soms wat kort. De vraagstelling per tafel was niet vooraf gegeven zodat ad hoc gereageerd moest worden.*

## **Feedback**

Wat vond u goed gaan en wat zou u graag bij een volgende bijeenkomst terugzien? 3 antwoorden

*Goede inleiding en goed in subgroepen.*

*Een duidelijk resume hoe de eerste vergadering verliep en de resultaten, in hoe ver zijn nieuw t.o.v. al die andere bijeenkomsten?*

*In grote lijnen was de opzet goed. Zo'n maaltijd zou ik een volgende keer wel weer terug willen zien.*