**Afwegings- en beoordelingskader voor de positie van voetgangers en fietsers in een groot OV-knooppunt, zoals Nijmegen CS. Fietsersbond het Rijk van Nijmegen 2020**

***De basis is: Fysieke en sociale veiligheid en korte loopverbinding tussen de modaliteiten*.**

Lopen is de wisselmodaliteit. Het verkleinen van de route-lengte van de langzaamste modaliteit ic. het lopen, is zeer effectief in het verkorten van de deur-tot-deur-tijd 2)

**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- en taxibanen volstrekt gescheiden zijn van het lopen. Dat bereik je door een niveauscheiding tussen de voertuigbanen en het wisselloopgebied. De bus- en taxibanen bevinden zich dan op het railniveau. Alle perrons (trein-bus-taxi) zijn alleen te bereiken vanuit het wisselloopniveau. 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 en niet terug. 4b)

Alle voorzieningen voldoen aan wettelijke eisen voor toegankelijkheid en de lokale uitwerking hiervan 3)

**Sociale veiligheid** bereik je door concentraties van reizigers de ruimte te geven en tegengestelde looprichtingen te vermijden en door open architectuur.6). En door ordebewakers een hoger observatieniveau te geven.

**De snelle en korte wisselloopverbindingen** stimuleer je:

- Doordat de lopers nooit hoeven te wachten op passerende bussen en taxi’s.

- Door het wisselniveau ruim aan te leggen, zodat je elkaar niet in de weg loopt

- Door het wisselniveau vrij te houden van wachten en recreatie 1)

- Door roltrappen i.p.v. looptrappen. En uiteraard liften.

- Door fietsenstallingen op het wisselniveau te situeren. Dat scheelt een

niveauwisseling in het lopen.

- Door de doorloopfietsenstallingen

- Door fietsenstallingen direct naast het wisselgebied te situeren.

- Door meerdere (kleine) fietsenstallingen , waardoor de reiziger kan kiezen voor een stalling met de toegang naar het wisselgebied bij de roltrap naar de modaliteit, waar je wilt opstappen.

- Je komt fietsend bij de fietsenstallingen en de stallingsplekken,

- Incheckpoortjes in voldoende mate bij elke roltrap of bij de toegangen tot het wisselniveau.

**Bereikbaarheid van en de fysieke veiligheid van het station(sgebied).**  De modaliteiten worden zo ver mogelijk van het station af al gescheiden en uitgevoerd met ongelijkvloerse kruisingen. 5)

**Auto’s** komen in dit plaatje alleen voor met een (beperkte) kiss-and-ride-zone. 7)

**Het stationsgebouw**: In de praktijk betekent het, dat je **drie niveaus** nodig hebt.

* Het voertuigniveau,
* Het loop/wisselniveau met OV-service en OV-informatie
* Het wacht/recreatie/observatie-niveau met horeca en andere niet-OV-service.8)

**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 fietsparkeren 4) en de fietstoevoerwegen. OV-knooppunten zijn met elkaar verbonden door hoogwaardige fietswegen. 9)

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

**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.

.

**Verwijzingen en suggesties voor de Nijmeegse situatie**

Samenvattend presenteren wij hier een denkrichting met 4 kernelementen:

a. Uitsluitend ongelijkvloerse kruisingen in het hele gebied.

b. Fietsen, bussen en treinen samenbrengen in een integraal complex.

c. Korte looproutes van de ene modaliteit naar de andere via één centrale corridor.

d. Duidelijke vaste routes in het hele complex.

**Verwijzingen**

1. Wachten, eten en drinken, boodschappen, doe je op een ander niveau
2. Lopen is ook: Je verplaatsen met in het OV toegelaten hulpmiddelen voor een reiziger met een beperking zoals een rolstoel.
3. Inrichting van het gehele gebied **moet** voldoen aan ITS standaard 2020, de CROW-publicatie 337.en het Handboek Nijmegen Toegankelijk (voor zowel de openbare ruimte naar het Centraal station en de bushaltes.)
4. Fietsenstalling

4a) 1e 24h gratis. Uiteraard, het is beleid bij ProRail en in de meeste gemeentes.

4b) Doorloopfietsenstallingen. Je fietst tot aan je stallingsplek. Idealiter geen rek, maar een stallingsvlak. Met gescheiden fiets- en looppaden.

4c) 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.

4d). 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 van de fietsenstalling direct in de stationstunnel kunt komen.

**Suggesties in de Nijmeegse situatie**

1. In Nijmegen bereik je dat door de stationstunnel aan de oostkant te verlengen tot aan het plein voor het oude Metterswaene onder de bus- en fietsroutes door. En aan de westkant met een brug te verlengen richting Koninginnelaan. Met daaronder de bus- en taxiperrons.
2. Mooi voorbeeld: de stationstunnel in Arnhem CS. Die daar overigens doorgetrokken had moeten worden onder de busperrons door naar de centrumzijde van het Willemsplein.
3. Wil je met de auto naar het OV/ bus/trein, dan ga je naar een OV-knooppunt bij jou in de buurt (Elst, Wychen, Goffert, je dorp) en dan pak je daar de treinmetro of de bus. De K&R-zone in de KK-garage.
4. Voor de wacht en winkelfaciliteiten heb je niet perse een ander niveau nodig. In Nijmegen zou je hier prima de huidige stationshal voor kunnen inrichten.

4). Fietsenstalling. Wij stellen voor dat de fietsenstalling onder de sporen komt, direct naast de perrontunnel met fietsbare toegang van af zowel de oost- als de westzijde en meerdere verbindingen tussen de fietsenstalling en de perrontunnel, zodat je de fiets zo dicht mogelijk bij het perron van jouw keuze kunt stallen. Dat resulteert in een ultieme korte looproute van het fietsen naar de trein of de bus. En van de trein naar je OV-fiets.

3). De toegankelijkheid.

3a) Al de 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. Wanneer je met je driewielfiets of scootmobiel door kunt rijden naar je fietsparkeerplek bij de doorgang naar de stationstunnel, vlak bij je trein- of busperron, dan is dat een ongelooflijke vooruitgang.

3b). Dynamische perrontoewijzing bij de bussen. Daarnaast is het heel belangrijk, dat de dynamische perrontoewijzing bij de bussen vervangen wordt door vaste haltes voor de lijnen. Vaste routes zijn essentieel voor mensen met een beperking.

1. De snelfietsroute Beuningen-Nijmegen loopt dan langs de spoorbaan over de spoortunnel en over de uitgang van de stationstunnel met fietsbare toegangen naar de fietsenstallingen onder het spoor.