



## **Samenwerkingsovereenkomst project Nijmegen centrumzijde tussen het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de provincie Gelderland en de gemeente Nijmegen en ProRail B.V. en NS Stations B.V. en NS Vastgoed B.V.**

De ondergetekenden:

1. de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat – Openbaar vervoer en Milieu, handelend als bestuursorgaan, de heer A.A. (Thierry) Aartsen, hierna te noemen: 'Rijk';

en

2. de publiekrechtelijke rechtspersoon provincie Gelderland, te deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer K. Ruitenbergh, gedeputeerde, handelende ter uitvoering van het besluit van Gedeputeerde Staten van Gelderland d.d. 14 oktober 2025, zaaknummer 2020-007587, krachtens artikel 176, tweede lid van de Provinciewet hiertoe gevolmachtigd door de commissaris van de Koning, hierna te noemen: 'Provincie',

en

3. de publiekrechtelijke rechtspersoon gemeente Nijmegen, gevestigd te Nijmegen, aan de Korte Nieuwstraat 6, te dezen krachtens artikel 171 van de Gemeentewet vertegenwoordigd door de heer Dr. N.P. Vergunst in zijn functie van wethouder, portefeuille Stedelijke Ontwikkeling, Ruimtelijke Ordening en Grondbeleid, daartoe bevoegd op grond van het besluit van de burgemeester van 26 augustus 2025, handelende ter uitvoering van het besluit van het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Nijmegen d.d. 26 augustus 2025 met nummer 4.2, hierna te noemen: 'Gemeente',

en

4. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ProRail B.V., statutair gevestigd te Utrecht, kantoorhoudende op het adres Moreelsepark 3, 3511 EP te Utrecht, ingeschreven in het handelsregister onder nummer 30124359, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door mevrouw D.I.W. Veenhof MSc, directeur regio Noordoost, hierna te noemen: 'ProRail',

en

5. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid NS Stations B.V., statutair gevestigd te Utrecht, kantoorhoudende op het adres Stationshal 17, 3511 CE te Utrecht, ingeschreven in het handelsregister onder nummer 30124364, te dezen rechtsgeldig op basis van een bijzondere volmacht vertegenwoordigd door mevrouw J.M.M. van der Sluis, directeur Stations Vastgoed, hierna te noemen: 'NS Stations',

en

6. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid NS Vastgoed B.V., statutair gevestigd te Utrecht, kantoorhoudende op het adres Stationshal 17, 3511 CE Utrecht, ingeschreven in het handelsregister onder nummer 30047635, te dezen rechtsgeldig op basis van een bijzondere volmacht vertegenwoordigd door mevrouw J.M.M. van der Sluis, directeur Stations Vastgoed, hierna te noemen: 'NS Vastgoed',

Hierna gezamenlijk te noemen 'Partijen' en ieder afzonderlijk 'Partij'; 'NS Stations en NS Vastgoed gezamenlijk te noemen 'NS',

Overwegende:

- A. Het Rijk, de Provincie, de Gemeente, NS Stations, NS Vastgoed en ProRail hebben gezamenlijke belangen bij de ontwikkeling van het station en de stationsomgeving Nijmegen. In het BO MIRT van 26 november 2020 hebben het Rijk en de regio de ambitie uitgesproken om gezamenlijk het station Nijmegen en omgeving zodanig op te waarderen, zowel in kwaliteit als capaciteit, dat er sprake is van een innovatieve multimodale hub van de toekomst, een Stedelijk- en OV-knooppunt uitgewerkt in de volgende visies: Nationale Omgevingsvisie, het Toekomstbeeld OV2040, de gemeentelijke gebiedsvisie Stationsdistrict (2024) en de geactualiseerde provinciale en gemeentelijke omgevings- en mobiliteitsvisies (2025);



- B. In het stationsgebied Nijmegen is al in uitvoering het project Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) Nijmegen en Westentree dat ziet op infrastructurele maatregelen onder meer bestaande uit de realisatie van een extra eilandperron, de (extra) verlenging van de bestaande perrontunnel, extra stijppunten voor reizigers op het station, extra opstelcapaciteit voor reizigersmaterieel en het aanpassen van wissels ten behoeve van een snelheidswijziging (40 naar 80 km/u) ten noorden van het station, een fietsenstalling (locatie westzijde) en een verhoogd voorplein;
- C. Het in deze SOK beschreven Project Nijmegen Centrumzijde is onderdeel van de ontwikkeling van het hele stationsgebied Nijmegen en betreft de vernieuwing van de stationshal, de nieuwe ondergrondse fietsenstalling (locatie voorplein), de openbare ruimte inclusief het stationsplein, het busstation inclusief busbaan, de fietsroute en de aansluiting op de bestaande stedelijke structuren;
- D. In overleg tussen het Rijk, de Provincie, de Gemeente, NS Stations, NS Vastgoed en ProRail is besloten tot het opzetten van een samenwerking tussen Partijen, niet zijnde een juridische entiteit, om zo tot een betere risicobeheersing van het Project te komen en kosten- en planningsoverschrijdingen in het Project te voorkomen;
- E. Een kernpunt in de samenwerking is dat Partijen gezamenlijk besluiten over alle onderdelen van het Project, versobering en meevallers waarbij zij het projectbelang en de risicobeheersing voor ogen houden;
- F. Het Rijk draagt onder meer zorg voor landelijke bereikbaarheid en is vanuit die hoedanigheid ondermeer verantwoordelijk voor financiering van realisatie, onderhoud en exploitatie van de hoofdspoorweginfrastructuur; het Rijk is derhalve bereid te investeren in onderdelen van het Project;
- G. De Provincie zet zich onder meer in voor regionale bereikbaarheid en openbaar vervoer en is derhalve bereid te investeren in onderdelen van het Project;
- H. De Gemeente is in algemene zin onder meer verantwoordelijk voor ruimtelijke ordening, mobiliteit, leefomgeving en veiligheid in de openbare ruimte van de gemeente; de Gemeente is derhalve bereid te investeren in onderdelen van het Project;
- I. ProRail is op grond van de aan haar verleende beheerconcessie beheerder van onder meer de hoofdspoorweginfrastructuur als bedoeld in de Spoorwegwet en in die hoedanigheid onder meer verantwoordelijk voor fysieke integriteit van de hoofdspoorwegen en een veilig en ongestoord gebruik daarvan, met toegankelijke, reine en (sociaal) veilige transfervoorzieningen, welke te allen tijde – dus ook tijdens bouwperiodes – gewaarborgd moeten zijn;
- J. NS Stations heeft als rechthebbende op het stationsgebouw – en NS Vastgoed als eigenaar van gronden in de stationsomgeving – als belanghebbenden bij de aanverwante functies en omgeving te allen tijde belang bij een goede klantbeleving van de reiziger bij de reis van deur tot deur en de wachttijd op stations als in Nijmegen met een aantrekkelijke stationsomgeving, waarvan de basis op orde is (schoon, heel en veilig) en waarbinnen optimaal ruimte is voor gemak, comfort en beleving van de reiziger en met behoud van commerciële functies. NS Stations is derhalve bereid om een vaste eenmalige bijdrage aan het Project te doen, specifiek ten behoeve van de realisatie van commerciële voorzieningen in de nieuwe stationshal. Deze bijdrage is gebaseerd op het aantal vierkante meters commerciële voorzieningen opgenomen in het huidige Ontwerp en de kwaliteit zoals opgenomen in de CRS / KES;
- K. Tussen NS Stations en het Rijk gelden afspraken die zijn gemaakt in het kader van de splitsing van NS in 1995 over het behoud van bestaande commerciële functies bij besluiten van het Rijk over wijziging van de transferruimte in het station.

Verklaren te zijn overeengekomen als volgt:

## HOOFDSTUK 1: ALGEMEEN

### Artikel 1 – Definities

In deze SOK wordt onder de volgende begrippen verstaan (de begrippen kunnen zonder verlies van betekenis in het enkelvoud of in het meervoud worden gebruikt of worden vervoegd):

*Bestuurlijk Overleg (BO)*: gremium als bedoeld in artikel 5 lid 4.

*Directie Team (DT)*: gremium als bedoeld in artikel 5 lid 3.

*Functioneel verantwoordelijke Partij*: Partij die vanuit haar hoedanigheid (zie overwegingen G t/m J) verantwoordelijk is voor het goed functioneren van voorzieningen binnen de projectgrenzen en daaraan eisen stelt door middel van de CRS / KES.

*Kaders*: de termen waarin het Project gedefinieerd wordt en waarbinnen de opdracht aan het PMT wordt geformuleerd. De kaders bepalen daarmee de grenzen waarbinnen het PMT bevoegd is te handelen; deze dienen te allen tijde als een geheel en in onderlinge samenhang gezien te worden. De Kaders bestaan uit: Scope (artikel 8), Kwaliteitsdoelstellingen (artikel 9), CRS / KES (artikel 10), Ontwerp (artikel 11), Projectbudget (artikel 12), Planning (artikel 13) en Projectgrenzen (artikel 14):

- **Scope**: de reikwijdte van het Project, als nader omschreven in artikel 8, of zoals laatstelijk is vastgesteld door het BO;
- **Kwaliteitsdoelstellingen**: de kwaliteitsdoelen van het Project, zoals omschreven in artikel 9;



- **CRS / KES:** Client Requirement Specifications ofwel Klanteisen Specificaties, te weten functionele of kwaliteitseisen waar een projectonderdeel minimaal aan moet voldoen (**Bijlage 6**);
- **Ontwerp:** het vigerende ontwerp Project Nijmegen Centrumzijde zoals laatstelijk door het BO goedgekeurd, e.e.a. zoals nader bepaald in artikel 11;
- **Projectbudget:** het aan te wenden bedrag ten behoeve van de voorbereiding en realisatie van het Project, zoals nader omschreven in artikel 12, of het budget zoals laatstelijk is vastgesteld door het BO;
- **Planning:** De laatstelijk door het BO vastgestelde Planning, zoals nader omschreven in artikel 13;
- **Projectgrenzen:** ruimtelijke begrenzing waarbinnen de Scope gerealiseerd dient te worden, zoals nader omschreven in artikel 14 en weergegeven op de tekening in **Bijlage 3**.

*Project:* alle werkzaamheden benodigd voor de voorbereiding en realisatie van het project Nijmegen Centrumzijde gedefinieerd middels de Kaders uit Hoofdstuk 3.

*Projectmanagementteam (PMT):* premium als bedoeld in artikel 5 lid 1.

*Projectteam:* tijdelijke organisatie, zoals bedoeld artikel 5 lid 1 sub i en j jo. artikel 3 lid 4.

*POK:* de nader te sluiten projectovereenkomst tussen twee of drie Partijen, waarin aangaande (een deel van) het Project ten opzichte van deze SOK nadere (detail)afspraken zijn opgenomen ten behoeve van realisatie, beheer en onderhoud.

*SOK:* onderhavige samenwerkingsovereenkomst inclusief bijlagen.

*Uitvoerende Partij:* Partij die deelneemt aan het PMT en in dat kader sturing geeft aan de wijze waarop het Project, binnen de door het BO vastgestelde Kaders, wordt uitgewerkt en gerealiseerd.

*Vooroverleg BO (VOBO):* afstemmingsoverleg als bedoeld in artikel 5 lid 2.

## Artikel 2 – Doel van de SOK

Doel van de SOK is om de benodigde samenwerkingsafspraken en besluitvormings-processen vast te leggen ten behoeve van het Project, die leiden tot een beheerste en voorspelbare planuitwerking en realisatie van het Project, waarbij de impact van risico's en verstoringen geminimaliseerd wordt en het optimale resultaat voor de Kwaliteits-doelstellingen en de belangen van elk van de Partijen wordt nagestreefd.

## HOOFDSTUK 2: SAMENWERKING

### Artikel 3 – Uitgangspunten van de samenwerking

1. Partijen handelen in het Project binnen de Kaders zoals omschreven in hoofdstuk 3 van de SOK en streven hierbij door hun vorm van samenwerken naar een optimale beheersing van risico's.
2. Partijen streven naar maximale kwaliteit binnen het Projectbudget, waarbij de Kwaliteitsdoelstellingen zoals omschreven in artikel 9 leidend zijn.
3. Partijen zullen steeds nauw samenwerken en gezamenlijk besluiten, volgens de in artikel 5 (Governance) beschreven wijze van overleg en goedkeuringsprocedures.
4. ProRail, de Gemeente en NS Stations zorgen ervoor dat zij ieder medewerkers uit de eigen organisatie beschikbaar stellen aan het Projectteam en het Projectmanagementteam (PMT), die over de juiste specifieke expertise beschikken. Partijen wensen dat de juiste persoon op de juiste plek werkt in het Projectteam en het Projectmanagementteam (PMT), ongeacht de 'bloedgroep' waartoe de betreffende deskundige behoort.
5. Partijen verplichten zich over en weer om, in de mate waarin dat in de gegeven omstandigheden in redelijkheid en billijkheid gevergd kan worden, al dat gene te doen, respectievelijk na te laten, dat hun samenwerking zoals beschreven in de SOK zal bevorderen, respectievelijk zal belemmeren, opdat alle projectonderdelen met inachtneming van wederzijdse taken en verantwoordelijkheden binnen de Kaders volledig kunnen worden gerealiseerd.
6. Partijen verplichten zich over en weer om, indien door enige oorzaak hun samenwerking ingevolge van deze SOK of de daaruit voortvloeiende overeenkomsten wordt vertraagd of verhinderd, of daartoe dreiging aanwezig is, onverwijld met elkaar in overleg te treden teneinde gezamenlijk te trachten daarvoor een oplossing te vinden en te trachten te proberen dat het doel van deze SOK wordt gerealiseerd. Daarbij staat ieder van Partijen voor ogen de bij deze SOK op zich genomen taken en verantwoordelijkheden op zodanige wijze te vervullen, dat nakoming van op de andere Partij(en) rustende taken en verantwoordelijkheden niet worden verzwaard, vertraagd of verhinderd.
7. Tijdens de realisatie van het Project zullen Partijen, ook in geval van werkzaamheden die een direct gevolg zijn van de SOK of de daaruit voortvloeiende overeenkomsten (waaronder de POK's) in



ieder geval de navolgende uitgangspunten in acht nemen:

- a) de veiligheid in en nabij het Project wordt gewaarborgd;
- b) de hinder voor de omgeving en reizigers wordt zo veel als mogelijk beperkt;
- c) de beschikbaarheid van de OV-modaliteiten wordt zo veel als mogelijk gewaarborgd;
- d) Partijen zullen zo veel als mogelijk schade voorkomen en beperken.

#### Artikel 4 – Rollen en hoedanigheden

1. Partijen hebben in het kader van het Project de volgende rollen en hoedanigheden:
  - a) Gemeente: financier en risicodragende Partij, Functioneel verantwoordelijke Partij conform overweging H, grondeigenaar c.q. toekomstig beheerder, en Uitvoerende Partij;
  - b) ProRail: Functioneel verantwoordelijke Partij conform overweging I, (economisch) grondeigenaar c.q. toekomstig beheerder, en Uitvoerende Partij;
  - c) Provincie: financier van een vaste eenmalige bijdrage en Functioneel verantwoordelijke Partij conform overweging G;
  - d) NS: financier van een vaste eenmalige bijdrage, Functioneel verantwoordelijke Partij conform overweging J, grond- en gebouweigenaar c.q. toekomstig beheerder, exploitant huidige en toekomstige fietsenstalling locatie voorplein en Uitvoerende Partij;
  - e) Rijk: financier en risicodragende Partij.
2. Een vereenvoudiging van voornoemde rollen is enerzijds leidend bij de inrichting van de governance zoals bepaald in artikel 5, anderzijds bepalend voor hetgeen waarover het PMT verantwoording aflegt zoals nader bepaald in artikel 6:
  - a) Aan de financiers in het BO: doelmatigheid van de bestedingen;
  - b) Aan de Functioneel verantwoordelijke Partijen in het BO: voldoen aan CRS / KES;
  - c) Als vertegenwoordigers van de toekomstig beheerders van elk van de moederorganisaties stemt iedere projectmanager in het PMT direct met deze beheerders af ten aanzien van technische kwaliteit, beheerbaarheid en exploitatiebaarheid, en verantwoordt zich aan het BO.

#### Artikel 5 – Governance

Partijen werken samen in de in dit artikel genoemde gremia en zoals in het organogram in **Bijlage 1** in beeld gebracht.

1. Er is een Projectmanagementteam (hierna: PMT) dat bestaat uit een projectmanager van ProRail, de Gemeente en NS Stations, welke projectmanagers gezamenlijk de verantwoordelijkheid voor de uitvoering hebben, en een niet stemgerechtigde secretaris. Voor het PMT geldt het volgende:
  - a) het PMT is door het Directie Team (hierna: DT) aangesteld om het Project op te leveren binnen de Kaders.
  - b) de projectmanagers uit het PMT zijn verantwoordelijk voor:
    - i. het informeren en raadplegen van – en doorlopen van besluitvorming door – de Partij die zij vertegenwoordigen;
    - ii. voorbereiding van de agenda van het BO en de voorbereiding van de besluitvorming in het BO. Het PMT neemt het initiatief tot tijdige afstemming in het VOBO.
  - c) het PMT is bevoegd te handelen binnen de Kaders en alleen het PMT is bevoegd beslissingen te nemen binnen de Kaders, met inachtneming van het bepaalde onder lid 3 sub a en lid 4 sub b.
  - d) binnen het PMT wordt bij verkregen subsidie ten behoeve van het Project gehandeld binnen de opgelegde subsidievoorwaarden.
  - e) alleen het PMT is bevoegd te besluiten over de aanwending van het ter beschikking gestelde deel van het Projectbudget;
  - f) het PMT rapporteert aan het BO op de wijze als omschreven in artikel 6 (Rapportage en Verantwoording);
  - g) het PMT legt de besluiten zoals die zijn aangemerkt in artikel 7 (Besluitvormingsmomenten en voorwaarden) voor aan het BO;
  - h) de betreffende Partijen zullen zich inspannen om zo veel mogelijk continuïteit te waarborgen in hun afvaardiging aan het PMT;
  - i) het PMT wordt voor de uitwerking en realisatie van het Project bijgestaan door medewerkers van elk van de aan het PMT deelnemende Partijen, zijnde het Projectteam;
  - j) het PMT besluit over de samenstelling van het Projectteam en over de eventuele inhuur van deskundigen;
  - k) besluiten worden geacht te zijn genomen in het PMT wanneer minimaal één projectmanager voor stemt en geen van de projectmanagers tegen stemt. Projectmanagers kunnen blanco stemmen. Indien één of meerdere projectmanagers hun stem niet hebben uitgebracht, kunnen er geen besluiten worden genomen;
  - l) het PMT komt bijeen zoveel als zij zelf nodig acht;
  - m) het PMT bewaakt continu de kosten(ontwikkeling) en risico's. In geval het PMT daarbij de

- kosten- en/of risicoprognose zodanig ziet ontwikkelen dat deze, in afwijking van voorgaande prognoses, niet meer met zekerheid gedekt kunnen worden binnen het Projectbudget is er sprake van een (onverwachte) dreigende budgetoverschrijding en licht het PMT het BO daarover met bekwame spoed in. Bij een dreigende budgetoverschrijding verleent het PMT geen opdrachten aan derden dan na goedkeuring van het BO.
2. Er is een VoorOverleg voor het BO (VOBO), waaraan, naast het PMT, in ieder geval de vertegenwoordigers van de financierende partijen deelnemen. Het doel van dit overleg is voorbereiding van het BO. Het VOBO is nadrukkelijk géén besluitvormingsgremium of sturingsoverleg en heeft geen mandaat: het VOBO kan geen beslissingen nemen en geen instructies danwel opdrachten geven. Voor het VOBO geldt het volgende:
    - a) in het VOBO wordt de definitieve agenda van het BO afgestemd;
    - b) in het VOBO worden rapportages aan het BO besproken en, na eventuele aanpassing, vrijgegeven om voor te leggen aan het BO;
    - c) in het VOBO worden afspraken gemaakt over de door het PMT te leveren informatie of op te stellen documenten voor zover nodig om de interne besluitvormings-processen bij Partijen in het BO te faciliteren;
    - d) gemaakte afspraken als bedoeld onder c) worden door het PMT vastgelegd en met de deelnemers aan het VOBO gedeeld.
  3. Er is een DT dat bestaat uit de interne opdrachtgevers van de PMT-leden. Aan overleggen van het DT nemen verder, niet stemgerechtigd, deel de secretaris en (minimaal één van) de leden van het PMT. Het DT is buiten het bepaalde sub a) en c) geen besluitvormingsgremium. Voor het DT geldt het volgende:
    - a) het DT besluit over zaken waarover het PMT niet tot een besluit kan komen, maar waarover het PMT wel bevoegd is te besluiten;
    - b) het DT draagt de projectmanagers voor aan het BO;
    - c) het DT besluit over een al dan niet tijdelijke wijziging van de samenstelling van het PMT;
    - d) besluiten binnen het DT worden geacht te zijn genomen wanneer minimaal één deelnemer van het DT voor stemt en geen van de deelnemers tegen stemt; deelnemers kunnen blanco stemmen. Indien één of meerdere deelnemers hun stem niet hebben uitgebracht, kunnen er geen besluiten worden genomen;
    - e) het DT monitort de samenwerking binnen het samenwerkingsverband;
    - f) het DT komt bijeen indien zij dit zelf, dan wel het PMT, dit nodig acht.
  4. Partijen hebben tezamen een BO ingesteld, dat bestaat uit een lid van het college van B&W van de Gemeente (voorzitter), de (vertegenwoordiger van de) Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, de (vertegenwoordiger van de) verantwoordelijk gedeputeerde van de Provincie en de (vertegenwoordiger van de) verantwoordelijk directeur van ProRail en de (vertegenwoordiger van de) verantwoordelijk directeur van NS Stations. Voornoemde functionarissen hebben allen stemrecht. Daarnaast hebben (minimaal één van de) leden van het PMT en de secretaris zitting in het BO zonder stemrecht te hebben. Voor het BO geldt het volgende:
    - a) het BO neemt de besluiten als bedoeld in artikel 7 (Besluitvormingsmomenten en voorwaarden) en besluit over aanpassing van de Kaders, waaronder besluiten over bijbestellingen als bedoeld in artikel 16;
    - b) het BO besluit over zaken waarover het PMT en het DT niet tot een besluit kunnen komen, maar waarover het PMT wel bevoegd is te besluiten;
    - c) het BO dient in te stemmen met de door het DT voorgedragen projectmanagers;
    - d) het BO stelt de door het PMT voorgelegde rapportages als bedoeld in artikel 6 vast;
    - e) besluiten worden geacht te zijn genomen wanneer minimaal één deelnemer van het BO voor stemt en geen van de deelnemers tegen stemt. Deelnemers kunnen blanco stemmen. Indien één of meerdere deelnemers hun stem niet hebben uitgebracht, kunnen er geen besluiten worden genomen;
    - f) het BO komt in principe twee keer per jaar bijeen en voorts indien zij dit zelf dan wel het DT of PMT dit nodig acht.
  5. Ieder lid van het PMT, het DT of het BO dient er zelf voor zorg te dragen dat hij over een toereikende volmacht c.q. bevoegdheid beschikt om namens de Partij wiens belangen hij/zij behartigt besluiten te nemen. Indien een lid bij de stemming over een besluit aangeeft dat hij/zij geen volmacht c.q. bevoegdheid heeft, zal dat lid om uitstel van stemming moeten vragen. Besluiten van ieder van de drie overlegorganen zijn bindend voor alle Partijen, indien dat overlegorgaan volgens de SOK bevoegd was een dergelijk besluit te nemen. Dat betekent dat ieder van die Partijen gehouden is uitvoering te geven aan dat besluit dan wel medewerking te verlenen aan de uitvoering daarvan door de Partij die daartoe in het besluit is aangewezen. De vorige volzinnen laten onverlet:
    - a) dat het genomen besluit is onderworpen aan de opschortende voorwaarde van het beschikbaar stellen van de daartoe toereikende financiële middelen; en
    - b) de publiekrechtelijke uitoefening van bevoegdheden door de betreffende Partijen, zoals bedoeld in artikel 17.
  6. Besluiten van het PMT, het DT en het BO worden schriftelijk vastgelegd.



7. Binnen het samenwerkingsverband handelen de deelnemers steeds in het belang van het Project, daarbij in acht nemende de belangen van de samenwerkende Partijen.

#### **Artikel 6 – Rapportage en verantwoording**

Het PMT zal elk half jaar aan het BO verantwoording afleggen over het Project. Het format voor de rapportage wordt vastgesteld door het PMT en bestaat uit de volgende onderdelen:

- a) de voortgang (per onderdeel van) het Project;
- b) een overzicht van risico's met beheersmaatregelen (per onderdeel van) het Project;
- c) capaciteit en bezetting van het Projectteam;
- d) de financiële verantwoording van het Project;
- e) omgevingsmanagement en communicatie.

#### **Artikel 7 – Besluitvormingsmomenten en voorwaarden**

1. Na het sluiten van de SOK dienen de volgende besluiten door het BO te worden genomen. Dit betreft besluiten die volgen uit de MIRT-systematiek:
  - a) Voorkeursbesluit, waarna de planuitwerkingsfase zal starten;
  - b) Realisatiebesluit, op voorwaarde dat Partijen overeenstemming hebben over een of meerdere POK's;
  - c) Opleveringsbesluit, op de wijze zoals vastgelegd dan wel vast te leggen in een POK.
2. Het PMT legt deze besluiten, via het DT voor aan het BO.

### **HOOFDSTUK 3 : KADERS**

De Kaders zoals beschreven in artikel 8 tot en met 14 dienen te allen tijde als één geheel en in onderlinge samenhang gezien te worden.

#### **Artikel 8 – Scope**

1. De Scope betreft de inhoud van het Project, ter uitwerking in het Ontwerp volgens overgekomen eisen (CRS / KES).
2. De vigerende Scope is de laatstelijk door het BO vastgestelde Scope.
3. Ten tijde van het ondertekenen van de SOK geldt als Scope:
  - a) Voorzieningen op en rond de centrumzijde van het station Nijmegen bestaande uit:
    - I. Realisatie van een nieuwe stationshal met commerciële voorzieningen, inclusief tijdelijke voorzieningen, en sloop van de bestaande stationshal;
    - II. Realisatie van een bewaakte fietsenstalling locatie voorplein, inclusief tijdelijke voorzieningen, incl. fietsroute; en sloop van de bestaande fietsenstallingen op het voorplein;
    - III. Realisatie van een nieuw busstation inclusief tijdelijke voorzieningen (incl. weginfrastructuur); en de sloop van het bestaande busstation
    - IV. Herinrichting van de openbare ruimte met weginfrastructuur inclusief tijdelijke voorzieningen binnen de Projectgrenzen;
    - V. en verder alle voorbereidende en conditionerende activiteiten om bovenstaande werkzaamheden uit te kunnen voeren.
  - b) Buiten de Scope vallen in elk geval:
    - I. Constructieve aanpassingen aan of wijzigingen van de verkeerstunnel (Tunnelweg);
    - II. Werkzaamheden buiten de Projectgrenzen, anders dan voor zover zij noodzakelijk zijn om de Scope conform Ontwerp te kunnen realiseren.

#### **Artikel 9 – Kwaliteitsdoelstellingen**

Het PMT streeft bij de nadere uitwerking en realisatie van het Project binnen de Kaders de volgende doelstellingen na:

- a) Maximaliseren kwaliteit reisproces: het reisproces omvat alle te doorlopen stappen tussen binnenkomst van het OV-knooppunt en het verlaten van het OV-knooppunt met de verkozen modaliteit (trein, bus, taxi, fiets, of auto) en als voetganger draait het om oriëntatie, transfer, aanschaf van een vervoersbewijs, gebruik van commerciële voorzieningen. De kwaliteit van dit proces wordt bepaald door: comfort, efficiency, toegankelijkheid, veiligheid, logische bereikbaarheid.
- b) Maximaliseren ruimtelijke kwaliteit: ruimtelijke kwaliteit wordt bepaald door gebruikswaarde, toekomstwaarde en belevingswaarde. Bij de gebruikswaarde gaat het om een heldere organisatie van verkeersstromen, met aandacht voor sociale- en verkeersveiligheid. Bij toekomstwaarde gaat



het om een duurzame inrichting die onder andere rekening houdt met klimaatadaptatie en bij belevingswaarde gaat het om de esthetische uitstraling van het gebied met het kenmerkende monumentale stationsgebouw als middelpunt.

- c) Minimaliseren Cost of Ownership: het maximaliseren van onderhoudbaarheid tegen zo laag mogelijke lifecyclekosten en zo laag mogelijke impact op exploitatie van verkeer en voorzieningen.

#### **Artikel 10 – CRS / KES**

1. Per projectonderdeel is beschreven aan welke functionele – en kwaliteitseisen moet worden voldaan ten aanzien van dat onderdeel; dit is vastgelegd in de CRS / KES (Client Requirement Specifications respectievelijk Klant-Eis Specificaties).
2. Nadere uitwerking of wijziging van de CRS / KES zal door het PMT worden afgestemd met (deskundige) vertegenwoordigers van de betreffende Functioneel Verantwoordelijke Partij.
3. Vaststelling van een gewijzigde CRS / KES vindt plaats in het BO.
4. De laatstelijk door het BO vastgestelde CRS / KES is van kracht; ten tijde van ondertekening van de SOK is dat de CRS / KES d.d. 23 april 2024 zoals opgenomen in **Bijlage 6**.

#### **Artikel 11 – Ontwerp**

1. Het Ontwerp betreft een uitwerking van de Scope van het Project in tekeningen, berekeningen en beschrijvingen, zodanig dat aan alle eisen en randvoorwaarden van het Project wordt voldaan.
2. Het vigerende Ontwerp betreft het laatstelijk door het BO goedgekeurde ontwerp. Ten tijde van het ondertekenen van de SOK is dat het ontwerp van het Voorkeursalternatief zoals globaal weergegeven in **Bijlage 5**.

#### **Artikel 12 – Projectbudget**

1. Het geheel aan bijdragen van Partijen zoals bepaald in lid 2 van dit artikel vormt het taakstellend Projectbudget, zoals vastgesteld door het BO d.d. 11 september 2025. De kosten voor beheer, onderhoud, vernieuwing en exploitatie van hetgeen in het kader van het Project worden gerealiseerd, komen niet ten laste van het Projectbudget. Voor deze kosten geldt dat hierover afspraken worden gemaakt, in de voorafgaand aan het realisatiebesluit zoals bedoeld in de MIRT-systematiek, aan het BO voor te leggen POK.
2. Het taakstellend Projectbudget is als volgt opgebouwd en nader gespecificeerd in **Bijlage 2**:
  - a) Het Rijk financiert de realisatie van de stationshal en is risicodragend voor dat deel. Tevens financiert het Rijk 40% van de kosten van de realisatie van de fietsenstalling en is risicodragend voor dat deel. Jaarlijks zal de indexering van de nog niet betaalde voorschotten van het subsidiebedrag plaatsvinden. Het Rijk zal jaarlijks de indexering vaststellen, rekening houdend met de Index Bruto Overheidsinvesteringen (IBOI) en de indexatie zoals deze beschikbaar wordt gesteld door het Ministerie van Financiën.
  - b) NS Stations levert een vaste eenmalige bijdrage aan de realisatie van de commerciële functies in de stationshal. De bijdrage wordt jaarlijks geïndexeerd op basis van de interne rentevoet NS. De vaste eenmalige bijdrage is vanaf de realisatiefase verschuldigd, waarbij Partijen de betalingstermijnen nog zullen vastleggen. De vaste bijdrage van NS Stations is afhankelijk van het aantal te realiseren m<sup>2</sup> commerciële functies en de kwaliteit, zoals vastgelegd in de laatstelijk door het BO vastgestelde kaders CRS / KES en Ontwerp. Bij wijziging daarvan zal ook de bijdrage van NS Stations wijzigen.
  - c) De Gemeente financiert (deels) de realisatie van de openbare ruimte maar is volledig risicodragend voor de openbare ruimte. De Gemeente financiert 60% van de kosten van de realisatie van de fietsenstalling en is risicodragend voor dat deel; de Gemeente is risicodragende Partij voor de realisatie van het busstation. De Gemeente zal jaarlijks haar nog niet betaalde bijdrage indexeren.
  - d) De Provincie levert een vaste eenmalige bijdrage van een bedrag – door middel van een subsidie van de Provincie aan de Gemeente – voor de realisatie van het busstation en als bijdrage aan de realisatie van de openbare ruimte. De bijdrage wordt niet geïndexeerd.
  - e) De nog uit te keren financiële bijdragen van het Rijk en de Provincie, zoals opgenomen in lid 2 sub a respectievelijk sub d van dit artikel, worden aangevraagd volgens de daartoe gebruikelijke regelingen door ProRail respectievelijk de Gemeente.
3. Kosten en risico's die niet volledig toerekenbaar zijn aan één van de voorzieningen (scope onderdelen), zullen op een zodanige wijze verdisconteerd worden over de onderdelen van het



Project waarop zij betrekking hebben, dat te allen tijde aantoonbaar wordt voldaan aan de rechtmatigheid en doelmatigheid van de bestedingen in relatie tot de afspraken zoals weergegeven in lid 2 van dit artikel en Bijlage 7.

4. De afspraken bepaald in lid 2 en 3 van dit artikel, geprojecteerd op de onderdelen van het Project, zijn weergegeven in **Bijlage 7** (Financieringsafspraken Kostenverdeling).
5. De indexering vindt jaarlijks plaats over het nog niet betaalde deel van de betreffende bijdrage.
6. Indien en voor zover de verschuldigde omzetbelasting niet voor verrekening in aanmerking komt, komt deze ten laste van het Projectbudget als gedefinieerd in lid 2 van dit artikel.
7. Kosten van de inzet van capaciteit van ProRail, Gemeente en NS Stations in het PMT en het Projectteam en kosten van door het PMT ingeschakelde derden zijn onderdeel van de projectkosten en worden betaald uit het Projectbudget.
8. Partijen beschouwen het laatstelijk door het BO vastgestelde Projectbudget als taakstellend. Indien blijkt dat een risicoreservering binnen het Projectbudget overschreden dreigt te worden besluit het BO, op voorstel van het PMT over of en zo ja de wijze waarop en waar er ingeleverd wordt op functionaliteit en/of kwaliteit. Het PMT brengt versoberingsopties in beeld. Indien blijkt dat er zich tijdens het Project meevallers voordoen, besluit het BO op voorstel van het PMT over de aanwending van deze meevallers.
9. In uitzondering op het bepaalde in het voorgaande lid geldt, in het geval het Projectbudget door exogene (waaronder economische) omstandigheden dreigt te worden overschreden door onder meer:
  - a) prijsstijgingen die niet of onvoldoende worden gecompenseerd door indexering van de betreffende subsidies;
  - b) extra maatregelen die voortvloeien uit gewijzigde wet- en/of regelgeving, dat in een dergelijke situatie eerst zal worden gekeken naar de mogelijkheid van aanvullende financiering, voordat wordt overgegaan tot inlevering op functionaliteit of kwaliteit.
10. Indien het BO besluit dat er bij overschrijding van een risicoreservering niet ingeleverd wordt op functionaliteit en/of kwaliteit zal dit leiden tot aanvullende financiering. Op basis van het onder lid 2 van dit artikel bepaalde zal aanvullende financiering gezocht worden door het Rijk en/of de Gemeente als risicodragende Partijen.
11. In geval van onderschrijding van het Projectbudget na voltooiën of voortijdige beëindiging van het Project zoals beschreven in artikel 22 wordt het resterende deel verdeeld over de Partijen naar rato van hun bijdragen.
12. Partijen spannen zich in om schade zo veel mogelijk te verhalen op aansprakelijke derden. De kosten die hiermee gepaard gaan komen ten laste van het Projectbudget.

### **Artikel 13 – Planning**

De laatstelijk door het BO vastgestelde Planning is leidend voor het Project. Bij het ondertekenen van de SOK is nog geen nader uitgewerkte planning voorhanden. Streefdatum is het Project gerealiseerd te hebben in 2032. (**Bijlage 4** Planning). Direct na het voorkeursbesluit zal een planning nader worden uitgewerkt.

### **Artikel 14 – Projectgrenzen**

1. De Projectgrenzen definiëren het ruimtelijke gebied waarbinnen de Scope van het Project gerealiseerd dient te worden; deze zijn op de tekening weergegeven in **Bijlage 3**.
2. Raakvlakken óp de projectgrenzen dienen gewaarborgd te worden: ontwikkelingen en functionaliteiten buiten zowel als binnen de Projectgrenzen dienen hierop aan te blijven sluiten. Alleen het BO kan besluiten over wijziging van de Projectgrenzen.
3. Het Project kan buiten de Projectgrenzen werkzaamheden verrichten (bijvoorbeeld verlegging van kabels en leidingen) en daartoe aannemers tijdelijke systeemgrenzen toekennen buiten deze Projectgrenzen; dit kan alleen ten behoeve van behoud van functioneren van objecten op de projectgrenzen en in afstemming met de beherende partij buiten de Projectgrenzen.
4. Een beherende Partij buiten de Projectgrenzen kan op dezelfde wijze werkzaamheden verrichten



binnen de Projectgrenzen, mits dit is afgestemd met het PMT.

## HOOFDSTUK 4 : PROJECTBEHEERSING

### Artikel 15 – Projectbeheersing

Partijen hebben afspraken gemaakt over hoe zij – uitgaande van de governance zoals bepaald in artikel 5 – het Project en de daarbij behorende inkoop willen beheersen: (zie **Bijlage 9**):

- a. Indien het PMT als niet juridische entiteit besluit over het aangaan van verplichtingen dan zal de inkoop daarvan altijd plaatsvinden vanuit één van de moederorganisaties (Gemeente of ProRail). Partijen maken daarover nadere afspraken binnen het PMT.
- b. Het PMT, ondersteund door het Projectteam, voert een gezamenlijke administratie om centraal en integraal de kosten in het Projectbudget te bewaken, waarmee aantoonbaarheid van doelmatige en rechtmatige besteding voorop staat.
- c. Wanneer de inkoop kosten omvat die ten laste dienen te komen van meerdere budgetten, die tezamen het Projectbudget vormen, welke budgetten fysiek bij de respectievelijke moederorganisaties op de bankrekening staan, dan wordt dit onderling verrekend op basis van de gezamenlijke projectadministratie.
- d. Het PMT beschikt niet over een separate bankrekening; betalingen vanuit de moederorganisaties vinden plaats op verzoek van de van het Projectteam deel uitmakende gezamenlijke projectadministratie, op basis van een besluit van het PMT.

### Artikel 16 – Bijbestellingen c.q. gewenste aanvullende voorzieningen of werkzaamheden

1. Eventuele door een Partij gewenste aanvullende voorzieningen of werkzaamheden buiten de Kaders kunnen, voor rekening en risico van de verzoekende Partij, worden gerealiseerd, mits het BO daarmee instemt.
2. De verzoekende partij brengt daartoe het voorstel in bij het BO.
3. Het BO geeft opdracht aan het PMT om inzichtelijk te maken wat de consequenties zijn voor de Kaders (en eventuele andere relevante aspecten) bij het honoreren van het verzoek. De kosten van deze opdracht zijn voor de verzoekende Partij.
4. Het PMT levert een wijzigingsvoorstel (besluitvormingsstuk) aan het BO, waarin de effecten voor de Kaders en eventuele aanvullend te maken afspraken (bijvoorbeeld: afspraken over beheer en onderhoud, of het vestigen van zakelijke rechten) en aanvullende randvoorwaarden inzichtelijk zijn gemaakt.
5. In het geval dat het BO met het wijzigingsvoorstel instemt, worden daarmee de Kaders gewijzigd en als zodanig vastgesteld en de eventueel aanvullende afspraken gemaakt. De Bijbestelling is daarmee een feit.

## HOOFDSTUK 5 : OVERIGE BEPALINGEN

### Artikel 17 – Publiekrechtelijke positie

Het in de SOK bepaalde laat de publiekrechtelijke positie en bevoegdheden van Partijen onverlet. Publiekrechtelijk handelen dan wel het nalaten van publiekrechtelijk handelen zal derhalve nimmer een tekortkoming van genoemde Partijen bij de onderhavige overeenkomst kunnen vormen.

### Artikel 18 – Communicatie en omgevingsmanagement

Het PMT is verantwoordelijk voor de communicatie en het omgevingsmanagement. Informatie over significante wijzigingen van de Kaders, waaronder in elk geval wijzigingen van Scope of Planning, en de voortgang van het Project zal middels openbare informatie bekend worden gemaakt voor belanghebbenden en geïnteresseerden.

### Artikel 19 – POK's en fiscaliteit

1. Partijen onderkennen dat voor de uitvoering van het Project één of meerdere POK's dienen te worden gesloten. Voorstellen tot het aangaan van een POK worden ter goedkeuring voorgelegd aan het BO. Een POK dient in overeenstemming te zijn met de SOK en wordt in samenhang daarmee uitgelegd.
2. Partijen zullen bij de uitvoering van de SOK binnen de grenzen van het redelijke streven naar een



zo gunstig mogelijk, niet onnodig kostenverhogend, fiscaal regime.

3. Partijen zullen met het oog op het bepaalde in lid 2 in onderling overleg – en zo nodig op basis van het advies van een fiscaal deskundige – nadere afspraken maken op een moment dat de fiscale gevolgen van hetgeen in deze SOK is overeengekomen concreet inzichtelijk worden.

#### **Artikel 20 – Vastgoedtransacties**

1. Partijen maken nadere afspraken over eventuele voor het Project noodzakelijke vastgoedtransacties, waaronder het te vestigen opstalrecht ten behoeve van NS voor het gedeelte van de fietsenstalling gelegen op gemeenteground; de kosten daarvan zullen ten laste van het Projectbudget komen.
2. Voor zover dit aan de orde is komen sloopkosten van opstallen voor rekening van het Projectbudget, inclusief saneringskosten in verband met eventuele asbestsanering.
3. Partijen werken onderling zoveel mogelijk samen om over en weer tijdelijk de benodigde gronden tijdig en zoveel mogelijk 'om niet' ter beschikking te stellen als werkterrein voor de uitvoering van het Project.

#### **Artikel 21 – Vergoeding bij niet in acht nemen Kaders**

1. Indien een Partij eenzijdig de Kaders niet in acht neemt treden Partijen in overleg.
2. De veroorzakende Partij is gehouden alle kosten en schade te vergoeden die redelijkerwijs gemoeid zijn met de noodzakelijke aanpassingen om het Project in gewijzigde vorm doorgang te laten vinden.

#### **Artikel 22 – Looptijd en beëindiging SOK**

1. Deze SOK treedt in werking op de datum van ondertekening door alle Partijen en eindigt met ingang van de dag na de datum waarop de Scope van het Project:
  - a) volledig is uitgevoerd, het BO een opleveringsbesluit heeft genomen en door Partijen schriftelijk is vastgesteld dat aan de verplichtingen in de SOK is voldaan; of
  - b) niet volledig is uitgevoerd en door Partijen schriftelijk is vastgesteld dat niet aan de bijbehorende verplichtingen kan worden voldaan.
2. Partijen kunnen besluiten deze SOK tussentijds te beëindigen mits zij dat gezamenlijk schriftelijk overeenkomen.
3. Partijen treden alsdan zo spoedig mogelijk met elkaar in overleg over eventuele ongedaanmakingsverplichtingen over en weer en overige gevolgen van de beëindiging.

#### **Artikel 23 – Onvoorziene omstandigheden**

Indien de onverkorte uitvoering van deze SOK niet kan plaatsvinden als gevolg van buiten de invloedssfeer van Partijen liggende (gewijzigde) omstandigheden, zullen Partijen overleg plegen teneinde tot aanpassing van deze SOK te komen, op zodanige wijze dat met inachtneming van de gerechtvaardigde belangen van ieder der Partijen een resultaat wordt bereikt dat zo dicht mogelijk aanligt tegen het met deze SOK beoogde resultaat en/of tot gedeeltelijke dan wel gehele beëindiging van deze SOK te komen.

#### **Artikel 24 – Toepasselijk recht en geschillenregeling**

1. Op deze SOK is uitsluitend Nederlands recht van toepassing.
2. Partijen trachten geschillen, die ontstaan naar aanleiding van deze SOK dan wel daaruit voortvloeiende overeenkomsten, niets uitgezonderd, zoveel als mogelijk in minnelijk overleg tot een oplossing te brengen. Indien zulks niet mogelijk blijkt is er sprake van een geschil. Het betreffende geschil zal in eerste instantie worden voorgelegd aan een gemeenschappelijk aan te stellen mediator en indien dit niet tot een bevredigende oplossing leidt, dan zal het geschil worden voorgelegd aan de bevoegde rechter van de rechtbank Midden-Nederland te Utrecht.
3. Er is sprake van een geschil zodra een van de Partijen zulks schriftelijk meldt aan één of alle wederpartij(en).



## **Artikel 25 – Geheimhouding**

1. Partijen verplichten zich tot geheimhouding tegenover derden van alle aan hen bekend geworden gegevens en kennis met betrekking tot het Project, indien en voor zover deze gegevens en/of kennis redelijkerwijs als vertrouwelijk dient/dienen te worden beschouwd, dan wel door (één der) Partijen expliciet als vertrouwelijk is/zijn aangemerkt, waaronder in elk geval wordt verstaan alle informatie met betrekking tot de aanbestedingsprocedures in het Project.
2. Partijen zijn gehouden deze verplichting op te leggen aan derden, die noodzakelijkerwijs daarvan kennis krijgen en staan ervoor in dat die derden die verplichting nakomen. Partijen zijn niet gehouden tot geheimhouding indien een Partij op basis van de Wet Open Overheid of een andere wettelijke verplichting gehouden is informatie te verstrekken.

## **Artikel 26 – Bijlagen**

1. De volgende bijlagen maken integraal onderdeel uit van deze SOK:
  - 1, Governance
  - 2, Projectbudget (Kader – vertrouwelijk)
  - 3, Projectgrenzen (Kader)
  - 4, Planning (Kader)
  - 5, Ontwerp (Kader)
  - 6, CRS / KES (Kader)
  - 7, Financiële afspraken – kostenverdeling
  - 8, Overzicht subsidies
  - 9, Projectbeheersing
2. Het bepaalde in de bijlagen en overwegingen maakt integraal deel uit van de hoofdtekst van de SOK. Bij de uitleg van de SOK dient het bepaalde in de overwegingen in ogenschouw genomen te worden. In geval van strijdigheid tussen de hoofdtekst van de SOK en de overwegingen prevaleert de hoofdtekst van de SOK. In geval van tegenstrijdigheid tussen de hoofdtekst van de SOK en de inhoud van de bijlagen, prevaleert het bepaalde in de hoofdtekst van de SOK.

## **Artikel 27 – Wijzigingen**

Wijzigingen en/of aanvullingen van de SOK kunnen alleen rechtsgeldig worden gemaakt wanneer zij schriftelijk tussen Partijen door de daartoe bevoegde personen zijn vastgelegd en ondertekend.

## **Artikel 28 – Publicatie in Staatscourant**

1. Binnen 14 dagen na ondertekening van de SOK wordt de tekst daarvan door het Rijk gepubliceerd in de Staatscourant.
2. Bij wijzigingen in de SOK vindt het eerste lid overeenkomstige toepassing.
3. Van toetreden, uittreden, opzeggen of ontbinden wordt melding gemaakt in de Staatscourant.

*Aldus overeengekomen en ondertekend: te 's-Gravenhage d.d. 4 november 2025*

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat – Openbaar vervoer en Milieu  
A.A. Aartsen*

*Te Arnhem, d.d. 3 november 2025*

*Provincie Gelderland  
K. Ruitenbergh  
Gedeputeerde*

*Te Nijmegen, d.d. 3 november 2025*

*Gemeente Nijmegen  
N.P. Vergunst  
Wethouder, portefeuille Stedelijke Ontwikkeling*



---

*Te Utrecht, d.d. 28 oktober 2025,*

*ProRail B.V.  
D.I.W. Veenhof MSc  
Directeur regio Noordoost*

*Te Utrecht, d.d. 28 oktober 2025,*

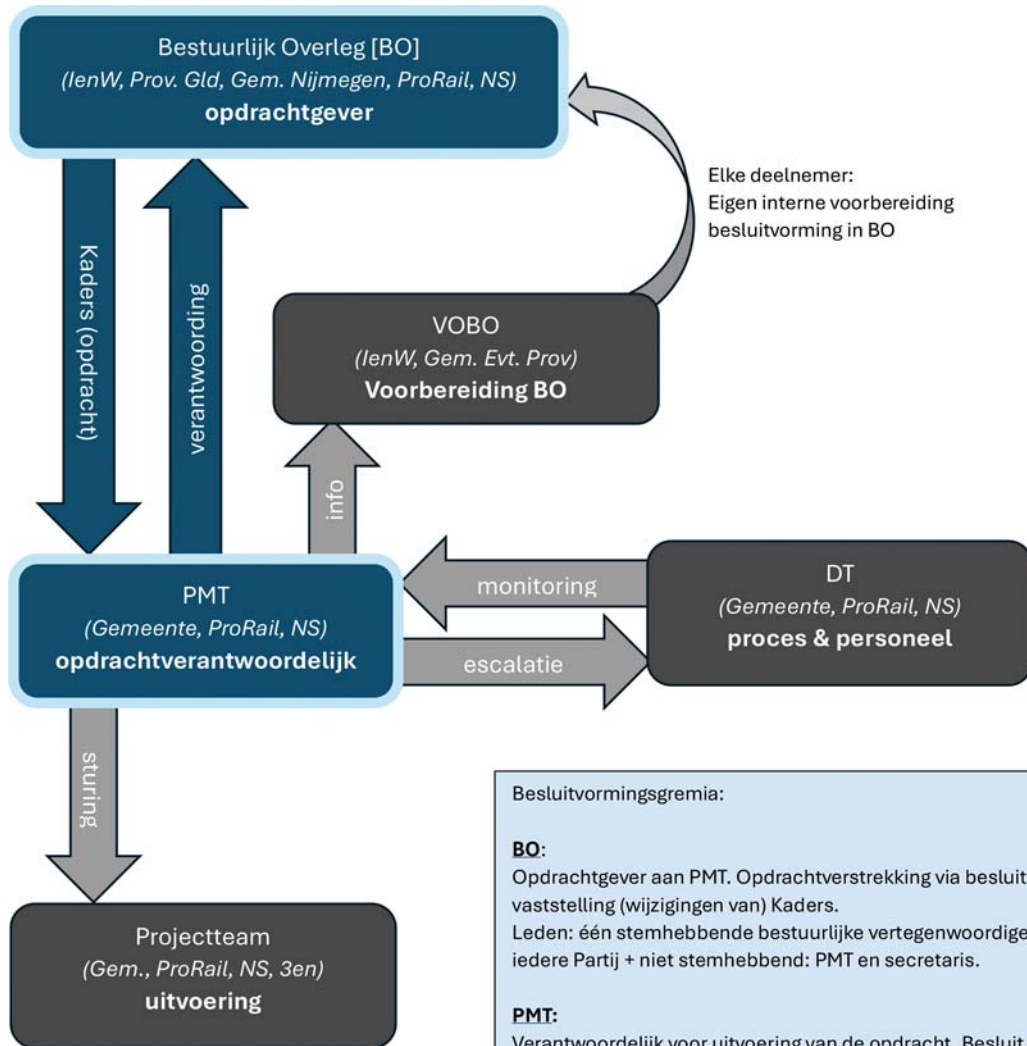
*NS Stations B.V.  
J.M.M. van der Sluis  
Directeur Stations Vastgoed*

*Te Utrecht, d.d. 31 oktober 2025*

*NS Vastgoed B.V.  
J.M.M. van der Sluis  
Directeur Stations Vastgoed*



## BIJLAGE 1 – GOVERNANCE



**Besluitvormingsgremia:**

**BO:**  
Opdrachtgever aan PMT. Opdrachtverstrekking via besluiten over vaststelling (wijzigingen van) Kaders.  
Leden: één stemhebbende bestuurlijke vertegenwoordiger vanuit iedere Partij + niet stemhebbend: PMT en secretaris.

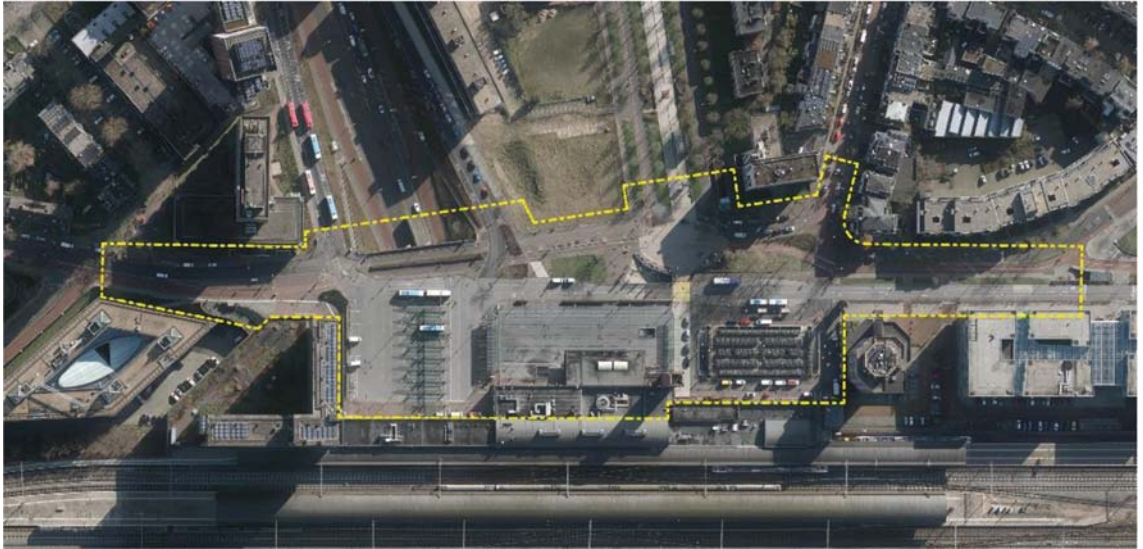
**PMT:**  
Verantwoordelijk voor uitvoering van de opdracht. Besluit binnen de opdracht (Kaders), legt verantwoording af aan BO.  
Leden: één stemhebbende projectmanager vanuit Gemeente, ProRail en NS Stations + niet stemhebbende secretaris.

**Niet-besluitvormende gremia:**

**VOBO:**  
Afstemmingsoverleg ter voorbereiding van (besluitvorming in) het BO. Tevens platform om Partijen tussentijds (buiten rapportagecyclus om) geïnformeerd te houden over voortgang en relevante ontwikkelingen.  
Leden: afhankelijk van agenda, maar in beginsel (ambtelijke) vertegenwoordigers vanuit financierende Partijen + PMT.

**DT:**  
Bewaakt de samenwerking in het PMT, levert capaciteit voor projectorganisatie. Eerste escalatie indien PMT geen besluit kan nemen.

### BIJLAGE 3 – PROJECTGRENZEN (KADER)





---

## BIJLAGE 4 – PLANNING (KADER)

Na afronding van de Verkenningfase (medio 2024) is het Voorkeursbesluit uitgesteld, waarbij nieuwe afspraken gemaakt zijn over aanpak en samenwerking (waaronder het bepaalde in deze Samenwerkingsovereenkomst). Zodra het Voorkeursbesluit genomen is, zal een robuuste planning op basis van deze wijzigingen worden opgebouwd en als Kader door het Bestuurlijk Overleg worden vastgesteld. Tot die tijd worden de volgende globale indicatieve uitgangspunten gehanteerd:

Start Planuitwerkingsfase:	Q4 2025
Realisatiebesluit:	Eind 2029
Realisatie	gereed: 2032

## BIJLAGE 5 – ONTWERP (KADER)

### Ontwerp Voorkeursalternatief centrumzijde station Nijmegen



Dit ontwerpboek is bedoeld om een samenhangend en actueel overzicht te bieden van het voorkeursalternatief centrumzijde Station Nijmegen en is samengesteld op basis van de volgende stukken: Eindrapport Verkenning centrumzijde station Nijmegen d.d. 23 mei 2024, Referentieontwerpen stationshal, fietsenstalling en wachtruimte bus d.d. 21 mei 2024 en Schetsontwerp+ Openbare ruimte d.d. 4 juni 2024. De inhoud is vastgesteld in het bestuurlijk overleg Stationsdistrict van 14 oktober 2024.

#### Inhoudsopgave

<b>Inleiding</b>	16
<b>Uitgangssituatie en context</b>	17
Projectgebied	17
Gebruik en ontwikkelingen	18
Toekomstig gebruik van het gebied en voorzieningen	19
<b>Uitgangspunten ontwerp</b>	20
Stationshal	20
Fietsenstalling	25
Wachtruimte bus	29
Busstation	31
Voetgangersroute	32
Fietsroute en entree fietsenstalling	33
Overige stationsvoorzieningen	35
Integratie vernieuwd station en openbare ruimte	36
<b>Aanbevelingen landschap en gebouwen</b>	38

#### Inleiding

Station Nijmegen ligt aan het drukke traject Schiphol – Utrecht – Nijmegen. Het aantal reizigers blijft de komende jaren toenemen. Momenteel is het station het tiende grootste van Nederland en het op een na grootste buiten de Randstad. Met de uitvoering van Project Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) en de bouw van de westentree, wordt een aanzienlijk deel van het station en de spoorinfrastructuur vernieuwd. Dit levert een kwaliteitsimpuls op aan de Centrumzijde van het station. Echter, de stationshal en het voorplein aan de centrumzijde vallen buiten de scope van het PHS project. Om die reden heeft het BO MIRT besloten om ook de centrumzijde van het station aan te pakken. Het Stationsdistrict wordt daarmee getransformeerd tot een aantrekkelijke plek waar reizen, wonen, werken, winkelen en recreëren samenkomen. Binnen deze gebiedsontwikkeling vormt het project centrumzijde station Nijmegen het sluitstuk van de stationsvernieuwing en fungeert het als belangrijke



Het projectgebied sluit aan op de scope van PHS Nijmegen en start aan de oostzijde van Petersgevel aan het perronplein. De vernieuwing van de stationshal, inclusief de renovatie van de monumentale gevels, de nieuwe ondergrondse fietsenstalling, de pleinen, het busstation en de aansluiting op de bestaande stedelijke structuren, maken samen de fysieke scope. Het project is onderdeel van de ontwikkeling van het hele stationsgebied, bestaand uit 28 andere projecten aan zowel de oost- als westzijde van het station. Direct grenzend aan het projectgebied zijn een aantal vastgoed(her)ontwikkelingen voorzien, waarvan het Nieuwe Metterswane en de locatie van het voormalige belastingkantoor de grootste raakvlakken met de centrumzijde van het station hebben. Verderop in dit hoofdstuk staan deze ontwikkelingen verder toegelicht.

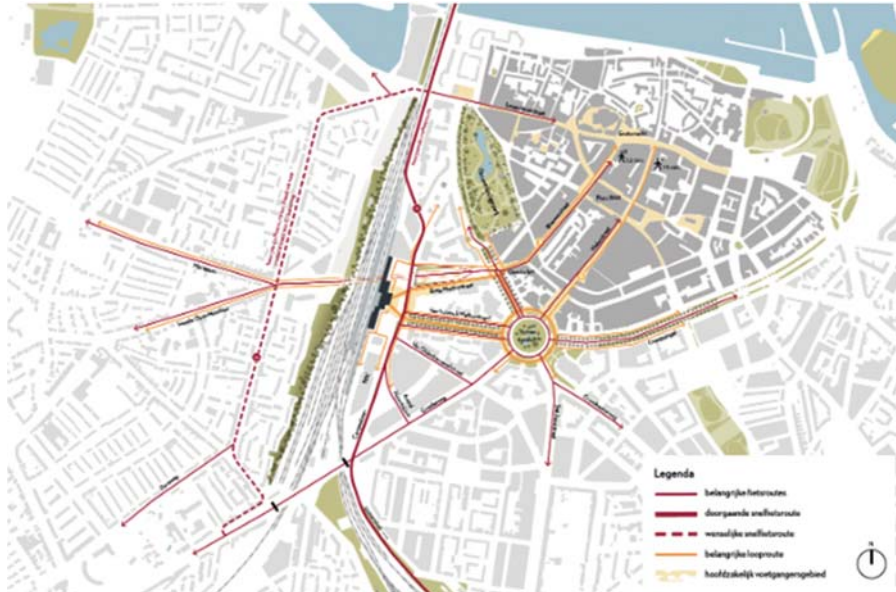
### **Gebruik en ontwikkelingen**

Het station van Nijmegen heeft een belangrijke regionale functie. Naast dat het station qua treinreizigers op dit moment het tiende station van Nederland is, telt het station ook relatief veel busreizigers ten opzichte van andere stations. Logischerwijs vragen deze functies daarmee de nodige ruimte. Daar waar de spoorweginfrastructuur grotendeels bepaalt hoe de ruimte in en rond de stationshal en het stationsgebouw wordt ingericht, zo zijn het busstation en de businfrastructuur medebepalend hoe de openbare ruimte ingericht kan worden. Dit gegeven staat op gespannen voet met de doelstelling om de voetganger op 1 te zetten en de overige infrastructuur daarnaar te voegen. Deze doelstelling is des te belangrijker als gekeken wordt naar de verbeterde koppeling met het centrum van de stad. In de nieuwe situatie worden in ieder geval dezelfde functies teruggebracht als in de huidige situatie. Het gebruik van OV neemt verder toe, net als de hoeveelheid fietsers en met het toenemen van deze mobiliteiten automatisch ook de hoeveelheid voetgangers. Het ontwerp van de voetgangersverbindingen en de inpassing ervan in de structuur van het station en de verweving met de stad is de grote opgave van het project. Daar komt bij dat als gevolg van de ontwikkeling van station Nijmegen de gebiedsontwikkeling van een veel groter gebied op gang gekomen is. Dit betekent dat de omliggende stad verder ontwikkeld wordt met een uitgesproken hoogstedelijk karakter. Het centrumgebied van Nijmegen wordt uitgebreid wat leidt tot het toevoegen van een gemengd programma van wonen-werken-voorzieningen waarbij het station een cruciale rol speelt, als voorwaarde voor goede mobiliteitsvoorzieningen.



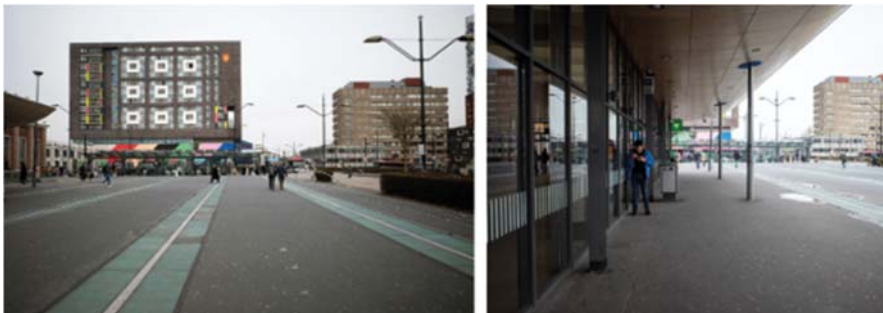
*Figuur 3 Huidige loop- en verkeersroutes in het projectgebied*

Het projectgebied is in het midden van Nijmegen gelegen. Aan de noordzijde ligt de Waalsprong, een ontwikkellocatie waar nog steeds volop wordt bijgebouwd. Aan de andere kant ligt het campusterrein, de grootste werklocatie van de provincie Gelderland. Gekoppeld aan de lijninfrastructuur van het spoor is niet alleen infrastructuur voor het busvervoer in het stedelijk weefsel ingepast, ook de drukste fietsroute van Nijmegen loopt voor het station langs. De verwachting is dat deze route in de toekomst alleen nog maar intensiever gebruikt gaat worden. Een goede ontwikkeling, maar de route vormt tegelijk ook een barrière voor de ruimtelijke koppeling van het station aan het stadscentrum.



*Figuur 4 Huidig netwerk van fietsroutes rond het projectgebied*

De opgave kent daarmee een aantal knelpunten waarvan het de vraag is hoe deze binnen de beschikbare ruimte opgelost kunnen worden. Het is in ieder geval duidelijk dat de huidige situatie significant verbeterd kan worden. Daarvoor zijn heldere keuzes nodig, zodat er een goed functionerende en verkeersveilige locatie ontstaat.



*Figuur 5 Foto's van het voorplein (links: oriëntatie op noord, busstation en Doornroosje, rechts: oriëntatie op noord, luifel en gevel van stationshal)*

#### *Monumentale status*

Het stationsgebouw Nijmegen is sinds 2022 aangewezen als gemeentelijk monument. Daarnaast is het een collectiestation, één van de 50 stations die een representatief beeld geven van de stations in Nederland (de huidige stationshal valt niet onder deze waardering). Na de verwoesting van grote delen van het eind negentiende-eeuwse stationsgebouw in 1944, werd in 1954 een nieuw stationsgebouw gerealiseerd naar ontwerp van S. van Ravesteyn. De opgave bestond uit het realiseren van een nieuw complex met gebruikmaking van de resten van het oorspronkelijke stationsgebouw ontworpen door H.C. Peters. Door de jaren heen zijn er diverse functionele aanpassingen aan het station en stationsplein gedaan, waardoor de oorspronkelijke architectonische kwaliteit is aangetast en in de jaren '80 deze gevel is verdwenen. Deze uitbreidingen waren nodig om de groeiende reizigersaantallen te kunnen faciliteren met meer voorzieningen.

#### **Toekomstig gebruik van het gebied en voorzieningen**

Station Nijmegen wordt komende jaren als geheel vernieuwd en uitgebreid. Deze grootschalige stationsvernieuwing is daarmee aanjager van de gebiedsontwikkeling van het hele stationsgebied. Naast de herinrichting van de centrumzijde komt er een volwaardige stationsentree aan de westzijde, wordt er ten behoeve van woningbouw nieuw vastgoed ontwikkeld en wordt de infrastructuur in en rondom het stationsgebied aangepakt. In de Gebiedsvisie Stationsdistrict Nijmegen d.d. oktober 2024 is het voorkeursalternatief opgenomen.

## Uitgangspunten ontwerp

Voor de verkenning van de mogelijke oplossingsrichtingen zijn een aantal uitgangspunten gesteld. De belangrijke zijn de bestuurlijke afspraken uit het BO MIRT november 2020, waaronder de afspraken over budget, scope en proces, het bidbook Thuis in de Hub (2020) en Kader Ruimtelijke kwaliteit (2020) en beleidskaders van de projectpartners. Deze uitgangspunten zijn vertaald in klanteisen.

### **Stationshal**

De huidige uitbreiding van de stationshal uit de jaren 90 is tegen de doorlopende Van Ravesteijn gevel aangezet, waarmee de oorspronkelijke eenheid doorbroken wordt. Daarbij contrasteert de uitbreiding qua vormgeving en architectuuropvatting sterk met het ontwerp van Van Ravesteijn. Inmiddels zijn grote delen van het station gewaardeerd en beschermd als gemeentelijk monument. De huidige hal heeft die status niet en doet afbreuk aan de historische waarden van het station.

De routing van het huidige stationsgebouw vertoont een opsplitsing van twee routes in de stationshal, veroorzaakt door een blok met commerciële voorzieningen dat in het midden van de hal is geplaatst. Dit heeft geresulteerd in twee 'straten' aan weerszijden van het blok met commerciële voorzieningen. In de voorzijde van de stationshal bevinden zich de kaartverkoop en reisinformatie. Opvallend is dat in de hal niets meer zichtbaar is van de oorspronkelijke architectuur van Van Ravesteijn.

### *Veranderingen in het station door PHS*

Vanuit het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) ondergaat station Nijmegen aanzienlijke aanpassingen. Een belangrijke verandering betreft de positionering van de perrontunnel en het stijgpunt richting de stationshal, waarbij deze nieuwe trap recht in oost-westelijke richting op de stationshal uitkomt. Dit staat in contrast met de huidige situatie waarin de trap parallel aan het spoor ligt, waardoor reizigers altijd een bocht moeten maken om de stationshal te bereiken. Daarnaast bevindt de OVCP zich momenteel op het Perronplein. Vanuit de visie van het stationsconcept en vanwege de transferafwikkeling kan deze poortrij beter in de stationshal gesitueerd worden. In de huidige hal is daarvoor geen plaats, maar bij een vernieuwing van de hal biedt dit mogelijkheden om de OVCP alsnog in de stationshal te plaatsen.



*Figuur 6 Huidige exterieur stationshal*



*Figuur 7 Stationshal met middenblok*



Figuur 8 Huidige interieur stationshal

*Restauratie en herstel*

Het stationsgebouw Nijmegen is sinds 2022 aangewezen als gemeentelijk monument. Daarnaast is het een Collectiestation, één van de 50 stations die een representatief beeld geven van de stations in Nederland (de huidige stationshal valt niet onder deze waardering). Na de verwoesting van grote delen van het eind negentiende eeuwse stationsgebouw in 1944, werd in 1954 een nieuw stationsgebouw gerealiseerd naar ontwerp van S. Van Ravesteyn. De opgave bestond uit het maken van een nieuw complex met gebruikmaking van de resten van het stationsgebouw ontworpen door H.C. Peters. Door de jaren heen zijn er diverse functionele aanpassingen aan het station en stationsplein gedaan, waardoor de oorspronkelijke architectonische kwaliteit is aangetast. De Cultuurhistorische Waardstelling uit 2012, opgesteld door SteenhuisMeurs, is een belangrijk onderzoek en bevat steekhoudende aanbevelingen.

Restauratie is niets anders dan het herstellen van schade. Het resultaat van het herstellen van schade zal zijn dat de oorspronkelijke architectuur weer gaat spreken en wint aan overtuiging. Voor de stationsdelen die nu binnen de scope van dit project vallen, is herstellen van schade aan de historisch waardevolle geveldelen het uitgangspunt voor alle andere aanbevelingen.

Naast restauratie is herstel van de schade aan de architectuur, binnen de scope van het voorkeursalternatief, ook belangrijk. Het verschil in de behandeling van beide gevels is daarbij belangrijk. In het geval van de gevel van Peters kan dat met eenvoudige technisch bouwkundige middelen, hier is relatief weinig aangetast. In het geval van de gevel van Van Ravesteyn ligt dat anders, hier ontbreekt een belangrijk gedeelte van zijn architectuur.

Deze aanbevelingen leggen de focus op de uitdaging voor de toekomstige ontwerpers van de nieuwe stationshal: bouw voort op de waarde van Van Ravesteyn gevel zodat het verschil tussen oud en nieuw wel af te lezen is, maar het als 'harmonieuze ontmoeting' ontworpen wordt. Het ontwerp voor de nieuwe westentree van dit station kan daarvoor als referentie worden aangehaald.



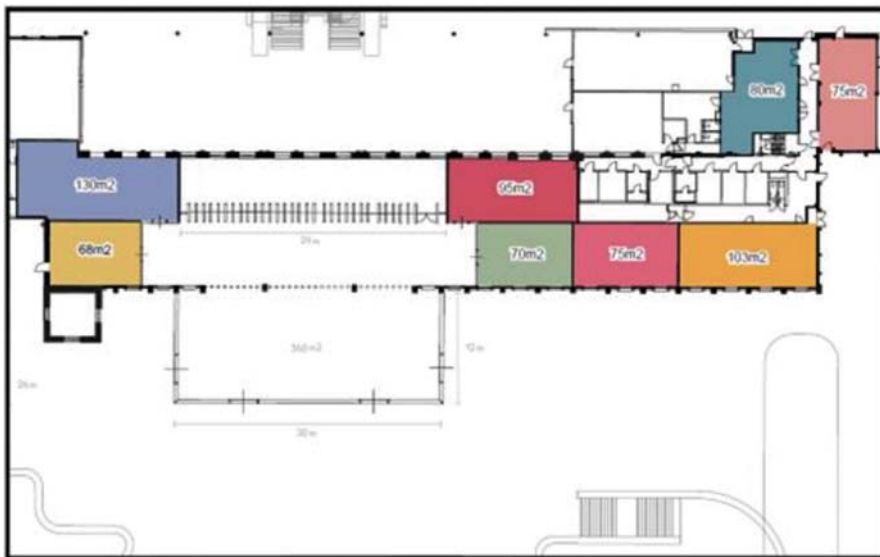
Figuur 9 Historisch waardevolle geveldelen



Figuur 10 De originele Van Ravesteijn gevel (1954)

#### Voorkeuralternatief

In het voorkeursalternatief wordt uitgegaan van een ondiepe, compacte hal van 26,7 meter breed en 25,5 meter diepte ten opzichte van de binnenzijde van de Petersgevel. Het verwijderen van het middenblok biedt de kans om de OVCP van het perronplein weg te halen en naar een logische positie in de stationshal te verplaatsen. Er ontstaat dan een open en directe verbinding tussen het perronplein en de stationshal centraal op de symmetrieas. In de stationshal wordt een centrale loopverbinding route voorgesteld, die over de centrale as loopt van de hoofdingang naar de perrontunnel en langs reisgerelateerde en commerciële voorzieningen.



Figuur 11 Plattegrond voorkeursalternatief

Vanuit het Spoorbeeld wordt er in het ontvangstdomein gestreefd naar een optimale ruimtelijke indeling van functies, gebaseerd op de behoeften van reizigers aan informatie en voorzieningen terwijl ze zich voorbereiden op en oriënteren op hun reis. Voorzieningen kunnen zich bevinden in de stroom (dynamische reisinformatie), langs de stroom (statische reisinformatie, kaartverkoop, service en assistentie, en commerciële activiteiten) of fysiek buiten de stroom, maar wel direct bereikbaar en duidelijk zichtbaar (wachtruimtes, commerciële ruimtes, sanitaire voorzieningen).

In de verschillende beleidsdocumenten en ontwerpvoorschriften van ProRail zijn eisen vastgelegd met betrekking tot het (minimale) ruimtebeslag van objecten op stations. Eisen met betrekking tot gebruikersruimte en de afstand van objecten tot de loopstromen zijn opgenomen in Spoorbeeld, OVS en RLN.

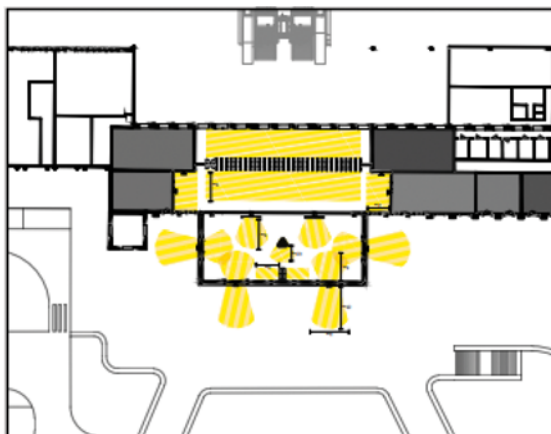
De objecten met ruimtebeslag die minimaal thuishoren in en rond het ontvangstdomein zijn:

- Toegangsdeuren tot de stationshal
- Statische reisinformatie (panelensysteem)
- Dynamische reisinformatie (treinbeeldschermen, ARGoS, klok)
- Kaartverkoopautomaten
- Informatiebalie
- Commerciële voorzieningen
- OVCP

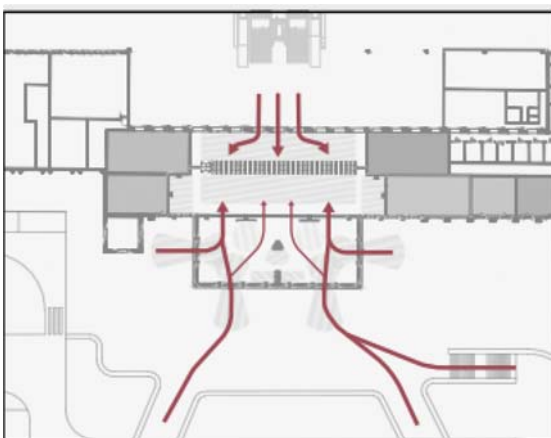
De beperkte ruimte van de hal, zowel in breedte als diepte, en de geringe afstand tussen het stationsplein en de perrontunnel maken het niet eenvoudig om de verschillende voorzieningen simpelweg achter elkaar te plaatsen. In de plattegrond voor het voorkeursalternatief is gestreefd naar een

ruimtelijke en programmatische oplossing die recht doet aan zowel de noord-zuid oriëntatie van de langwerpige pleingevel als aan de oost-west verbinding naar het stadscentrum en de nieuwe westentree. Deze ruimtelijke configuratie biedt het voordeel dat reizigers zowel vanuit de stad als vanuit het station eenvoudig kunnen oriënteren. Staande in de hal en kijkend in oostelijke richting ontstaat er een panoramisch en overzichtelijk beeld met duidelijke looplijnen naar de stad en alle functionaliteiten op het plein. Kijkend in westelijke richting ziet men de Petersgevel met daarachter de trap naar de perrontunnel. Dit bevordert een heldere en intuïtieve oriëntatie voor alle reizigers.

Op de afbeelding voor het voorkeursalternatief zijn zowel de obstakelvrije ruimtes (boven) als de loopstromen (onder) ingetekend om een beeld te krijgen van de ruimtelijke impact. De obstakelvrije ruimtes zijn aangegeven in het geel. Volgens onder andere het spoorbeeld dient de hoofdverbindingzone vrij te zijn van obstakels. Inrichtingselementen voor het ontvangstdomein dienen buiten deze zone geplaatst te worden.



Figuur 12 Obstakelvrije ruimtes hal



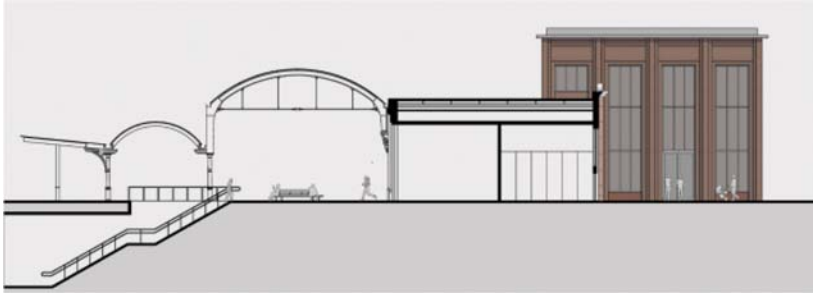
Figuur 13 Loopstromen hal

In het voorkeursalternatief passen alle noodzakelijke voorzieningen in de stationshal, maar er is bijvoorbeeld slechts beperkte ruimte voor zitgelegenheden. Qua loopstromen is de indeling van de stationshal afgestemd op de stedenbouwkundige situatie. De deuren aan de noord- en zuidzijde gaan richting de bussen en ander vervoer. De twee deuren aan de oostzijde sluiten aan op de routes naar de stad. Er is uitgegaan van een commercieel programma van ongeveer 700 m<sup>2</sup>. Dit is minder dan in de huidige situatie.

In deze studie is gekeken naar de mogelijkheid om het huidige oppervlak aan retail van ongeveer 840 m<sup>2</sup> op de begane grond in de stationshal terug te brengen en op welke wijze dit ingepast zou kunnen worden. Hoe meer programma aan de stationshal wordt toegevoegd, des te moeilijker wordt het om de oriëntatie, de zichtlijnen en de looplijnen van de verschillende reizigersstromen adequaat in te passen en vorm te geven. Extra programma zal een effect hebben op de transparantie en uitstraling van de architectonische expressie van het station en de inpassing van de nieuwe stationshal in relatie tot het monumentale stationsgebouw.

## Beeldkwaliteit

Uitgangspunt voor de beeldkwaliteit van het voorkeursalternatief is een nieuwe compacte stationshal waarin alle functies van een hedendaags station een logische plek krijgen. De bezoekerstromen vinden heel vanzelfsprekend de vier entreepuien van de nieuwe hal. De gevel van de nieuwe stationshal staat 12 meter voor de Van Ravestejn gevel. De beide zijgevels sluiten precies aan op het ritme van de karakteristieke penanten van de Van Ravestejn gevel. De compacte nieuwe stationshal heeft een royale hoogte die past bij de allure van dit station. Daarom is de nieuwe stationshal in dit referentieontwerp hoger dan de Van Ravestejn gevel.



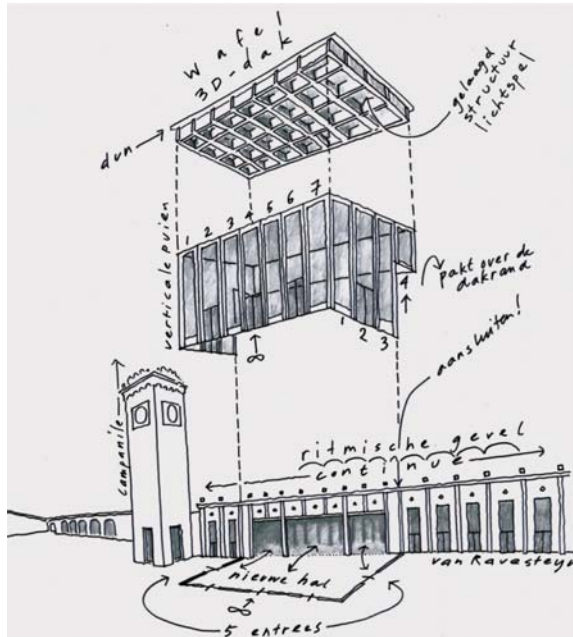
Figuur 14 Dwarsdoorsnede en zijgevelaanzicht stationshal



Figuur 15 Voorkeursalternatief (ter inspiratie, niet onherroepelijk vastgesteld)



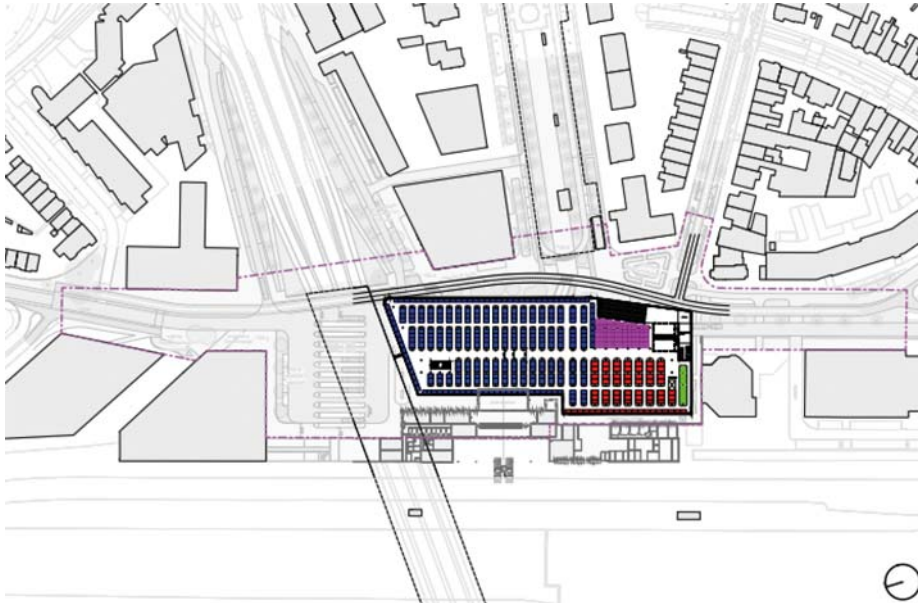
Figuur 16 Dwarsdoorsnede stationshal



Figuur 17 Uitgangspunten voor de beeldkwaliteit van het voorkeursalternatief

### Fietsenstalling

De gemeente en ProRail willen de bestaande ondergrondse fietsenstalling en het fietsdek op het zuidelijke stationsplein vervangen door een nieuwe ondergrondse stalling. De nieuwe stalling moet geschikt zijn voor minimaal 7.000 fietsen (excl. OV-fietsen), zodat de groei van het aantal fietsparkeerplaatsen bij het vernieuwde station opgevangen kan worden. Op de plattegrond hiernaast wordt het ruimtebeslag getoond. De wanden van de stalling worden op 5 meter afstand gehouden van de stationsgevels en de verkeerstunnel aan de noordzijde. Daarnaast is er aan de oostzijde van de stalling voldoende ruimte overgelaten om de verplaatsing van de hoofdriolering en andere leidingtracés te kunnen situeren. In het ontwerp is er zorgvuldig gekeken naar de positionering van de in- en uitgangen van de fietsenstalling. Er wordt uitgegaan van een ingang van de stalling in het verlengde van de Van Schaek Mathonsingel, ingepast tussen het fietspad en de busbaan, met de toegang aan de noordzijde. Het voordeel hiervan is dat fietsers bij het binnenkomen van de stalling (onder maaiveld) aan de meest zuidelijke zijde van de stalling uitkomen. De uitgangen van de fietsenstalling liggen juist aan de noordzijde. Hierdoor is een goede en vanzelfsprekende 'diagonale vulling' van de fietsenstalling mogelijk. Daarnaast biedt deze oplossing bij het uitgaan van de stalling voor de fietser een goede oriëntatie op de stad, waarbij de Van Schaek Mathonsingel op dit punt de meest logische en monumentale route richting stadscentrum is. De uitgang van de stalling komt op het stationsplein met zicht op de stationshal. Deze opgang is geïntegreerd in de 'groene stadsbank'. Hierbij is de looplijn naar de stationshal gebundeld met de wandelroute tussen de stationshal en de Burgermeester Hustinxstraat.



Figuur 18 Fietsenstalling voorkeursalternatief

#### Indeling en ordening

Voor de 'indeling en ordening' van de stalling is goed gekeken naar de stedenbouwkundige situering van de in- en uitgangen. Deze bepaalt in grote mate welke opzet er in de stalling mogelijk is. Hierbij geldt het Ontwerpvoorschrift Fietsparkeren (OVS00219) als uitgangspunt. Het voorkeursalternatief heeft voor de vereiste functies en voorzieningen een passende positie gekregen. De kaders die hieronder wordt uitgegaan van een brede centrale hoofdroute van noord naar zuid, opgespannen tussen de in- en uitgangen en met secundaire paden haaks op de hoofdroute (oost-west). In het ontwerp zal de nadruk gelegd moeten worden op het aantrekkelijk en publieksvriendelijk maken van de diepe ondergrondse stalling. De kaders geven hiertoe een aanzet:

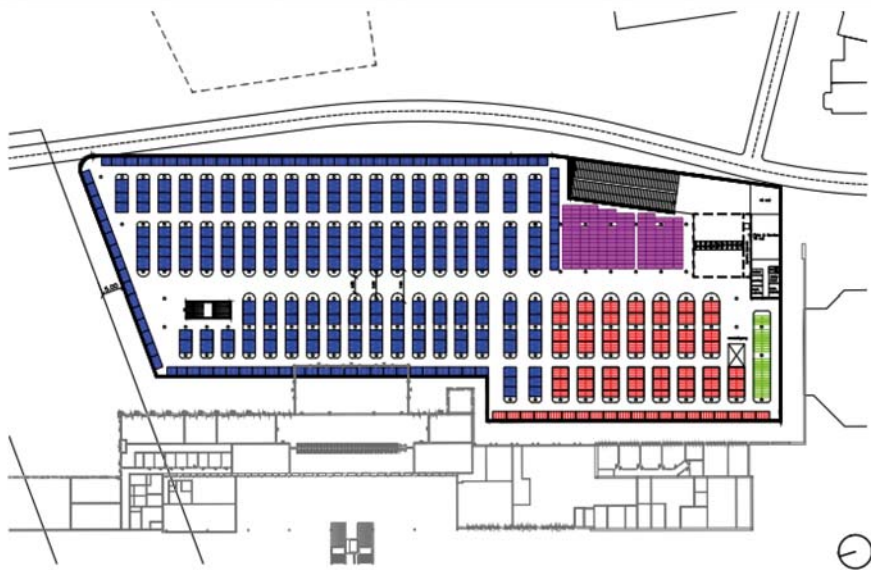
#### Uitgangspunten indeling openbare ruimte:

- De fietsenstalling dient duidelijk herkenbaar te zijn vanuit de omgeving. Aanrijdroutes naar de entree van de fietsenstalling zijn vanzelfsprekend. Hierbij is de oriëntatie op de Van Schaek Mathonsingel van groot belang. De hoofdentree van de fietsenstalling dient vanuit de omgeving op een afstand van tenminste 50 meter zichtbaar en herkenbaar te zijn.
- De laatste 20 meter van de aanrijdroute naar de fietsenstalling dient bij voorkeur geen andere verkeersstromen te kruisen, zoals de voetgangersstroom tussen de Van Schaek Mathonsingel en het stationsplein.
- De fietsentree ligt aan de hoofdverkeersstroom, zodat reizigers niet onnodig hoeven om te fietsen.
- Er dient ten minste 5 meter afstapruimte te zijn tussen het fietspad en de entree van de fietsenstalling.
- De fietsenstalling is bereikbaar via een fietstrap van 10 meter breed vanwege de benodigde capaciteit van de stalling (7.000 fietsplaatsen). De looppaden op deze trap bestaan uit een fietsgoot om de fiets verticaal te verplaatsen en het naastgelegen deel van de trap waar de reiziger lopend zichzelf verticaal kan verplaatsen.

#### Uitgangspunten indeling stalling:

- De fietsenstalling zal zodanig ingedeeld zijn dat de reiziger maximaal overzicht en oriëntatie heeft.
- Uitgangspunt is een brede hoofdroute van noord naar zuid, gekoppeld aan in- en uitgangen op de koppen en secundaire paden van oost naar west. Deze routes zijn nu ingetekend met de technisch minimale maten. In de verdere uitwerking dient de benodigde breedte bepaald te worden d.m.v. een loopstroomanalyse. De fietsenstalling dient vrij te zijn van nissen, loze ruimtes en doodlopende gangpaden.
- De afscheiding tussen de diverse stallings- en transferruimtes dient zo transparant mogelijk te worden uitgevoerd. Zien en gezien worden is daarbij het uitgangspunt om sociale controle goed te borgen.
- Vanuit de beheerdersruimte is er goed zicht op de hoofdas.
- Vanuit de hoofdas is er een goede oriëntatie op de in- en uitgang van de stalling
- Zorg voor comfortabele interne looproutes naar de stijpunten.
- Fietsparkeerrijen dienen niet langer te zijn dan 18 meter en aan weerszijden van de hoofdroute. De fietsparkeerrijen zijn ontsloten door een secundaire pad.

- Voor de oriëntatie en het gebruiksgemak van de fietsers wordt het HBF-systeem (handhaving en benutting van fietsenstallingen) toegepast. Andere maatregelen ten behoeve van wayfinding en oriëntatie wordt in een volgende fase uitgewerkt.



*Figuur 19 Voorkeursalternatief*

*Aanbeveling*

In het voorkeursalternatief is een locatie voor een nooduitgang getekend, die zowel past binnen de indeling van de stalling als van het stationsplein. In een vervoltraject zal specifiek gekeken moeten worden welke eisen met betrekking tot vluchtwegen en calamiteiten noodzakelijk zijn.



*Figuur 20 Entreegebied naar fietsenstalling*

*Beeldkwaliteit*

Het succes van een fietsenstalling is sterk afhankelijk van de beeldkwaliteit met betrekking tot bruikbaarheid, sociale veiligheid, esthetische beleving en comfort. Er zijn voorbeelden van stallingen waar fietsers onvoldoende gebruik van maken terwijl er in de omgeving toch een grote behoefte is aan fietsparkeerplaatsen. De aanwezigheid en kwaliteit van een fietsenstalling op zich is geen garantie dat deze goed wordt gebruikt. Dit heeft ook te maken met het exploitatieregime van de stalling en handhaving als fietsen oneigenlijk in de openbare ruimte worden gestald.



Ondanks het feit dat de stalling verborgen is onder het maaiveld en nauwelijks zichtbaar is in de openbare ruimte, is een goede beeldkwaliteit en beleving van de stalling van groot belang om de fietsreiziger te verleiden de stalling te gebruiken. Dit begint bij het entreegebied, dat ruim en logisch in de openbare ruimte ligt, met een aantrekkelijke toegang. In de stalling draait het om een heldere indeling, hoge sociale veiligheid en natuurlijke 'wayfinding'. Een sterk verlichtingsplan kan heel veel bijdragen aan de sfeer en ruimtelijkheid van de stalling, net zoals het HBF-systeem waardoor gemakkelijk een stallingsplek te vinden is. Steeds vaker geeft toegepaste kunst meerwaarde aan de ondergrondse ruimte. Tenslotte is uitstekend vindbare en goed verlichte uitgang op het stationsplein of in de stationshal een cruciale ontwerpopgave. De volgende kaders geven aan welke uitgangspunten met betrekking tot beeldkwaliteit belangrijk zijn voor de fietsenstalling.

Uitgangspunten en aanbevelingen voor de in- en uitgangen:

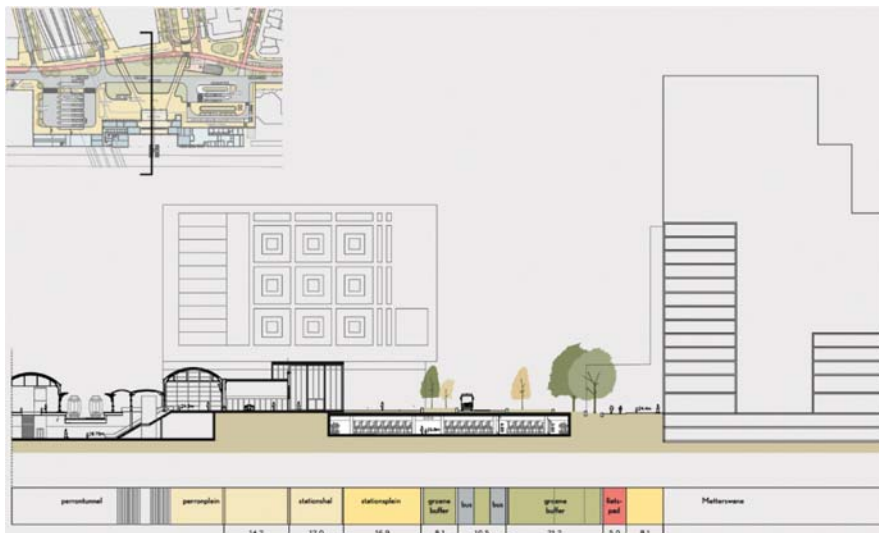
- Goede en ruime inpassing van de ingang en de uitgang van de fietsenstalling met een zo breed mogelijke opening voor daglichttoetreding.
- Het entreegebied van de stalling is op het stationsplein ingebed in het groenplan.
- Waar de entree van de fietsenstalling op maaiveld zichtbaar is refereert het qua vormgeving aan de nieuwe stationshal, waardoor het ogenblikkelijk duidelijk is dat de fietsenstalling onderdeel is van het stationscomplex.
- Het entreegebied naar de stalling is goed zichtbaar en sluit op vanzelfsprekende en logische wijze aan op het omliggende fietsnetwerk, eventueel gemarkeerd met een overkapping in de as van de Van Schaeck Mathonsingel.
- De trappen zijn hoogwaardige ruimtelijke verbindingen tussen het niveau van de stationshal, het stationsplein, de stad en het ondergrondse niveau van de fietsenstalling.
- De entrees zijn integraal ontworpen in samenhang met de architectuur van de stationshal. Referentie naar de architectuurtaal van Van Ravesteyn en naar het ontwerp van de nieuwe perrontunnel worden aanbevolen.
- Uitgangspunten en aanbevelingen voor de stalling:
- In de fietsenstalling moet een hoogwaardig vlak en strak plafond zorgen voor een prettige akoestiek en verlichting dat bijdraagt aan de sociale veiligheid en oriëntatie. Het plafond van het ontwerp voor de nieuwe perrontunnel kan hiervoor als referentie dienen.
- Het ontwerp van het plafond wordt afgestemd op de stijppunten en er wordt rekening gehouden met minimale daglichttoetreding. Alle relevante installaties, zoals verlichting, omroep, camera's, enzovoort, zijn integraal onderdeel van een hoogwaardig plafondontwerp. Leidingwerk en dergelijke wordt niet zichtbaar weggewerkt.
- Het materiaal en de uitstraling van het plafond en wanden moet passen bij het architectonische idioom van de stationshal en de nieuwe perrontunnel, zodat er verband en visuele eenheid ontstaat tussen beide ruimtes.
- De constructie volgt uit de meest optimale en overzichtelijke indeling van de stalling en belemmert zo min mogelijk de zichtlijnen.
- De zijwanden van de stallingen worden indien mogelijk vrijgehouden zodat er meer ruimtelijkheid ontstaat. Het vrijhouden in de eerste fase heeft als voordeel dat de stalling op een later moment nog kan worden geoptimaliseerd.
- De verlichting draagt bij aan de oriëntatie en sociale veiligheid van de stalling en markeren de in- en uitgangen.
- Er moet een doeltreffend integraal verlichtingsplan worden opgesteld door een gespecialiseerd lichtontwerpbureau.
- Geïntegreerde kunsttoepassingen die bijdragen aan de beleving, de oriëntatie en de sociale veiligheid in de fietsenstalling worden zeer aanbevolen.

#### *Gronddekking op fietsenstalling*

De aanzienlijke omvang van de ondergrondse fietsenstalling (ongeveer 7.000m<sup>2</sup>) heeft invloed op het ontwerp van de openbare ruimte. Het is van cruciaal belang voor de ruimtelijke kwaliteit van het stationsplein om nauwkeurig te bepalen welke gronddekking op het dak van de fietsenstalling nodig is. De eisen en wensen voor een toekomstbestendig, groen en klimaatadaptief stationsplein hebben directe invloed op het vereiste grondpakket op de stalling en daarmee op de peilmaat van de stalling. Aan de andere kant heeft een diepere ligging van de stalling nadelen, zoals een groter hoogteverschil (negatief voor comfort en beleving), hogere investeringskosten, meer grondverzet, en een verhoogde kans op het raken van oorlogsresten, archeologische vondsten en vervuiling. In het voorkeursalternatief wordt uitgegaan van een gronddekking van 110 cm op de gehele constructie van de fietsenstalling.

- Bodemleven en het planten van bomen: Er moet voldoende ruimte zijn tussen het maaiveld en de betonnen constructie van de stalling om een gezonde bodem te creëren voor vergroening, zoals bomen en heesters met hun onderbegroeiing. Dit draagt niet alleen bij aan klimaatadaptatie door het voorkomen van hittestress, maar verbetert ook de algemene verblijfskwaliteit. Voor het planten van bomen is het essentieel om minimaal 110 cm grond aan te brengen. Dit kan worden gerealiseerd door een dikker pakket grond over de gehele constructie van de stalling te verspreiden, of

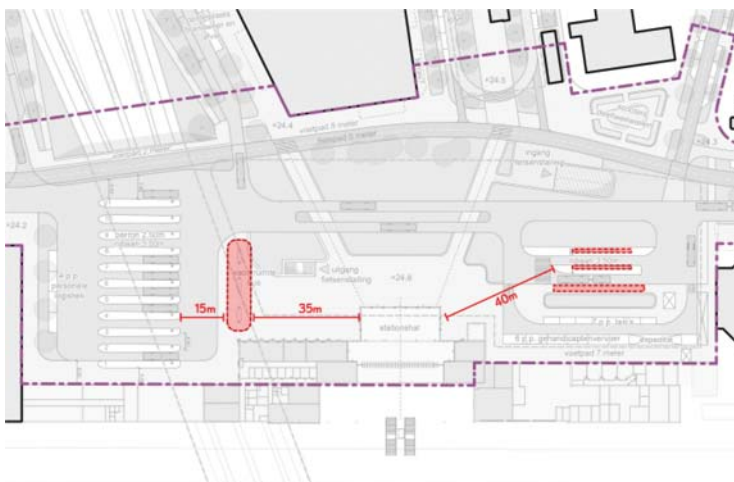
- lokaal door verhoogde plantenvakken te creëren met zitranden.
- Regenopvang en beplanting bewateren: Daarnaast is er ook ruimte nodig om regenwater af te voeren en piekbuien op te vangen. Door een waterberging te integreren in of onder de stalling (met holle constructies) kan water tijdelijk worden geborgen tijdens hevige regenval. Ook het implementeren van infiltratiekratten onder het plein is effectief om water tijdens piekbuien op te vangen en vervolgens geleidelijk te laten infiltreren in de bodem. Dit draagt bij aan het ontlasten van het riool.



Figuur 21 Doorsnede voorkeursalternatief, gronddekking van 110 cm op het dak van de fietsenstalling

### Wachtruimte bus

Er bestaat de behoefte aan een nieuwe, comfortabele wachtruimte voor busreizigers die aansluit bij het nieuwe stedenbouwkundig plan van het stationsgebied en de architectuur van het stationsgebouw. In het voorkeursalternatief wordt een groot busstation op het noordelijke plein gerealiseerd, terwijl op het zuidelijke plein perrons worden aangelegd voor bussen die richting Campus Heyendaal gaan. Op het noordelijke busplein is een wachtruimte gepland op de huidige locatie. Aan de zuidzijde (Mercure-zijde) is ook een wachtruimte nodig, maar gezien de frequente busdiensten naar Campus Heyendaal, inclusief de Radboud Universiteit, HAN en UMC Radboud, zal in het vervolgtraject gekeken moeten worden of deze bescheidener van omvang kan zijn. Hierbij kan gedacht worden aanabri's op de perrons, maar er is ook ruimte om een ruimere wachtruimte te creëren op het taxi eiland. De busvoorzieningen integreren als een essentieel onderdeel van het station, samen met andere belangrijke stationsvoorzieningen, zoals taxi's, parkeerplaatsen voor mensen met beperkte mobiliteit en de logistiek voor het station.



Figuur 22 Locaties voor wachtruimte busreizigers i.r.t. afstand tot perrons

### Indeling en ordening

De indeling en ordening van de wachtruimte voor busreizigers vormt een cruciaal aspect van een efficiënt en comfortabel reizigersknooppunt. De opzet houdt rekening met diverse voorzieningen, waaronder zitgelegenheden, verlichting en dynamische reisinformatie. Deze voorzieningen dienen niet alleen praktisch geplaatst te worden, maar ook goed geïntegreerd te worden met de verdere inrichting van het stationsplein.

Uitgangspunten en aanbevelingen:

- Vanuit de wachtruimte moet de reiziger goed zicht hebben op de bussen, met zo min mogelijk belemmeringen van verticale obstakels zoals paviljoens, reclame-uitingen, palen en andere visuele hindernissen
- De afstand van de wachtplek naar de bussen moet zodanig zijn dat de reiziger de aanduidingen op de bus, zoals het lijnnummer en de bestemming, gemakkelijk kan lezen.
- De wachruimtes moeten geschikt zijn voor slechte weersomstandigheden (regen, wind).
- Op het noordelijk busplein is ruimte gereserveerd voor een (deels gesloten) wachtruimte. Een dergelijk ruimte moet permanent zijn en van hoge architectonisch uitstraling.
- De wachruimtes mogen het zicht op de bussen vanaf het stationsplein niet belemmeren; zichtbaarheid vanuit de entree/ uitgang van de stationshal is van belang.
- De wachruimtes moeten een integraal onderdeel worden van het buitenruimte ontwerp voor het stationsplein.
- De wachtruimte kunnen bijdragen aan, of gecombineerd worden met, de vergroening van het stationsplein



Figuur 23 Wachtruimte bus mag niet het zicht blokkeren tussen busplein en stationsplein

### Beeldkwaliteit

Een hoogwaardige beeldkwaliteit van de wachtruimte voor busreizigers heeft directe invloed op de reiservaring van passagiers. Een zorgvuldig ontworpen wachtruimte, geïntegreerd in het architectonische geheel, past bij een gastvrije omgeving en draagt bij aan het positieve imago van het openbaar vervoer. Het dient ook comfort, welzijn en een vlotte doorstroming van reizigers op het busstation te bevorderen.

Uitgangspunten en aanbevelingen:

- Voor het noordelijke busstation wordt een nieuwe overdekte wachtruimte voorgesteld in de vorm van een overkapping die op twee manieren benaderd kan worden:
- Het bouwwerk sluit qua architectuur aan op de Van Ravesteyn gevel en de nieuwe stationshal. Het bouwwerk met geritmeerde kolommen volgt het stramien van de Van Ravesteyn gevel en vormt daarmee een vanzelfsprekende uitbreiding en eigentijdse vleugel van het station. De maat van het stationsplein voor de hoofdgevel wordt visueel ingekort door deze nieuwe vleugel waardoor de ruimtelijkheid en de schaal van het stationsplein wordt versterkt. In deze benadering is het logisch dat de ontwerper van de stationshal ook de overkapping van de wachtruimte mee ontwerpt.
- De wachtruimte sluit qua vormgeving aan bij het stationsplein en vormt een ondergeschikt element op het stationsplein. De buswachtruimte is een 'stedelijke meubel' en integraal onderdeel



van het stationsplein. In deze benadering is het vanzelfsprekend dat de overdekte wachtruimte wordt ontworpen door de landschapsarchitect/buitenruimte ontwerper van het stationsplein.

- De buswachtruimte moet beschutting bieden tegen weer en wind terwijl het doorzicht vrij moet blijven. De oriëntatie op de busperrons en de bussen mag niet verminderd worden door bijv. windschermen. Er zal balans moeten worden gezocht tussen geslotenheid en transparantie.
- Het stationsplein kan aan kwaliteit winnen als de buswachtruimte op het noordelijk busplein ontworpen wordt als pergola – parasol; een langwerpige dak op ranke poten (zie referenties).
- De wachtruimte op het zuidelijke plein (Mercure-zijde) moet ondergeschikt zijn aan de monumentale stationsvleugel van Van Ravesteyn. Hierbij kan gedacht worden aanabri's op de perrons, maar indien nodig kan ook overwogen worden een ruimere wachtruimte op het taxieland te plaatsen, waarbij het zicht op de monumentale gevel zo veel mogelijk wordt gerespecteerd.

### **Busstation**

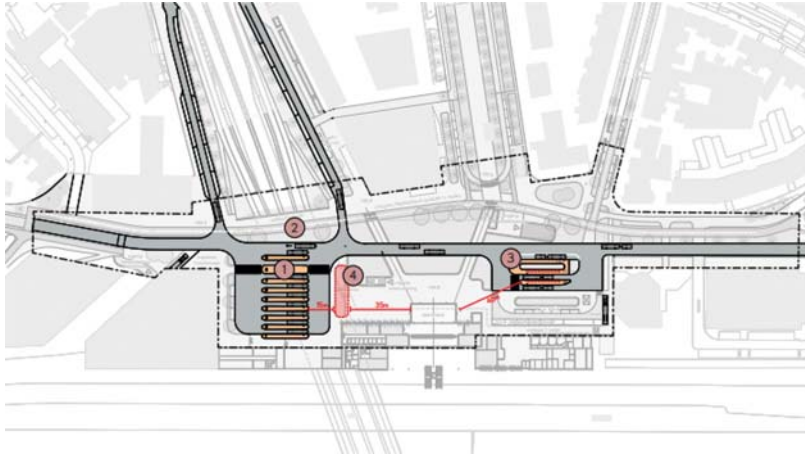
Station Nijmegen biedt een breed scala aan busverbindingen die de hele regio bedienen. De relatie tussen bus en trein is van groot belang, maar er wordt ook veelvuldig overstapt op andere buslijnen. Het nieuwe stationsgebied richt zich op het creëren van een hoogwaardig busstation met veiligere perrons en comfortabele wachtruimtes om de reiservaring te verbeteren. Het ontwerp van de openbare ruimte is gericht op het optimaliseren en versterken van de functionaliteit van het bussysteem. Speciale aandacht wordt besteed aan oriëntatie en wayfinding binnen het gebied, zodat reizigers gemakkelijk en vanzelfsprekend vanuit de stationshal of de stad naar de busstations kunnen navigeren. Bovendien wordt in het nieuwe stationsgebied aandacht besteed aan de optimale positionering van de HOV-verbinding naar Campus Heijendaal, die tijdens de spits elke drie minuten vertrekt.

### *Voorkeursalternatief*

In het voorkeursalternatief wordt een verdeling van busperrons voorgesteld met negen perrons aan de noordzijde en drie aan de zuidzijde. Het integreert de busvoorzieningen als een essentieel onderdeel van het station, samen met andere belangrijke stationsvoorzieningen, zoals taxi's, parkeerplaatsen voor mensen met beperkte mobiliteit en de logistiek voor het station. Het busvervoer blijft nog steeds voorbij het station rijden, maar door de plaatsing van de bus naar Campus Heijendaal aan de zuidzijde, en de mogelijkheid tot een keerlus, wordt het aantal bussen voor het station langs flink verminderd.

Specifiek zijn de volgende ontwerpuitgangspunten meegenomen:

1. De indeling van het voorkeursalternatief lijkt op de huidige situatie, maar met één perron minder op het noordelijk plein. Hierdoor ontstaat ruimte om de perrons te verbreden, mogelijk met een extra breed perron dat kan dienen als extra voetgangersverbinding naar Doornroosje.
2. Daarnaast creëert het verminderen van één perron extra ruimte voor voetgangers over de Tunnelweg en biedt het mogelijkheden voor vergroening.
3. Op het zuidelijk perron zijn twee busperrons voor de bussen naar Campus Heijendaal gesitueerd en een extra perron aan de busbaan die dynamisch inzetbaar is.
4. In het voorkeursalternatief wordt de wachtruimte voor het noordelijk busplein op de locatie van de huidige overkapping gebouwd. De omvang van deze wachtruimte zal in het vervolgproces bepaald moeten worden. De kaders hiervoor zijn in het boekwerk 'Referentieontwerpen stationshal, fietsenstalling en wachtruimte busreizigers' verder beschreven. Stedenbouwkundig gezien vormt deze wachtruimte een belangrijke schakel tussen het stationsplein en het busperron. Enerzijds bakent het bouwwerk de noordrand van het stationsplein af, zodat er een intiëmer plein ontstaat. Anderzijds moet de wachtruimte genoeg transparantie hebben om de bussen van het stationsplein goed zichtbaar te houden.



*Figuur 24 Busperrons en wachruimtes in het voorkeursalternatief  
Uitgangspunten voor de ruimtelijke kwaliteit van het busstation*

Om de ruimtelijke kwaliteit van het busstation te versterken, zijn de volgende punten essentieel:

- Er moet een duidelijk overzicht zijn vanaf het stationsplein naar de busperrons. De bussen zijn zo gepositioneerd dat ze met hun voorkant naar het plein staan, waardoor het lijnnummer goed zichtbaar is.
- De oversteek van stationsplein naar bus is veilig en overzichtelijk vormgegeven.
- Op het noordelijk busstation dient er een oversteekmogelijkheid voor voetgangers te zijn via een breder perron zodat de voetganger Doornroosje/ Stieltjesstraat veilig kan bereiken.
- Op zowel het zuidelijk als het noordelijk (bus)plein is de perronconfiguratie zodanig ontworpen dat er voldoende ruimte is langs de stationsgevel voor voetgangers.
- Een vorm van afscheiding op de perrons is wenselijk, afhankelijk van de breedte van het perron. Dit moet in samenhang ontworpen worden met de andere onderdelen in de openbare ruimte.
- De minimumbreedte van de perrons mag niet minder zijn dan de huidige breedte, waarbij een obstakelvrije breedte van 1,5 meter en een totale breedte van 2,50 meter inclusief afscheiding wordt gehandhaafd. De perrons en de rijbanen dienen bij voorkeur breder te zijn, dan in de huidige situatie. Of deze verbreding op het noordelijk plein gehaald wordt is sterk afhankelijk van de gekozen busconfiguratie en de ruimte die voor voetgangers en vergroening wenselijk is. Dit moet integraal worden bekeken en afgewogen in de volgende fase.
- Als de ruimte het toelaat, dienen de perrons vergroend te worden. Dit kan worden bereikt door het toevoegen van groenvoorzieningen op de perrons zelf.
- Het ontwerp voor het busstation moet passen bij de andere onderdelen van de openbare ruimte en een aantrekkelijke uitstraling hebben. Bij voorkeur is de materialisering van de perrons gelijk aan de materialisering van het stationsplein.

### **Voetgangersroute**

In het stationsgebied van Nijmegen zijn of worden alle reizigers, bezoekers, bewoners en werkenden voetgangers. Bij de configuratie, dimensionering en inrichting van de openbare ruimte staat daarom de voetganger op één, gevolgd door de fietser. Hierbij zijn voor de voetganger drie zaken van belang: goede oriëntatie op de stad en station, veilige kruisingen en drempelloos kunnen bewegen. Daarnaast wordt er niet alleen gefocust op de voetganger die snel van A naar B moet, maar wordt het voetgangersgebied ook ingericht als verblijf- en ontmoetingsplek.

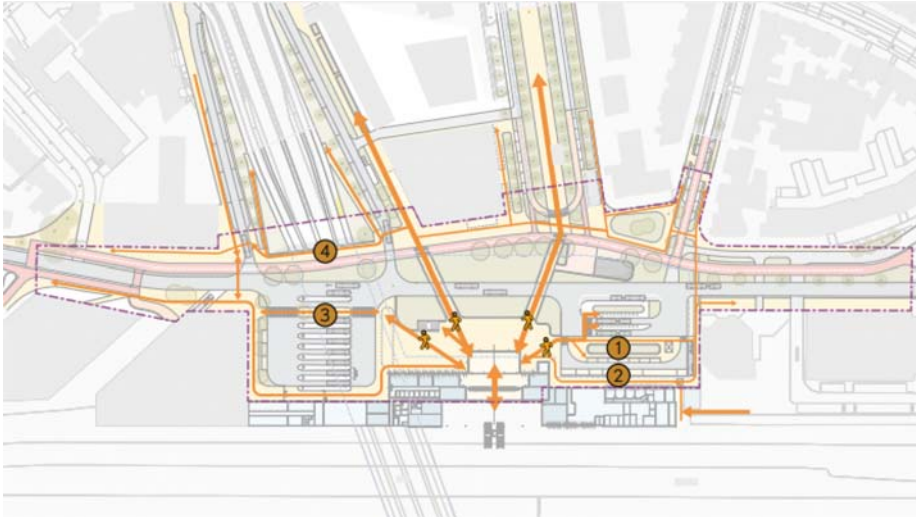
In het voorkeursalternatief zijn de stationshal en het stationsplein op een gelijkwaardige manier verbonden met de twee belangrijkste wandelroutes naar het stadscentrum: de Van Schaeck Mathon-singel en de burgemeester Hustinxstraat. Hierdoor is er een duidelijk overzicht en oriëntatie op de routes naar de stad, evenals op andere faciliteiten zoals bussen, taxi's en K&R-voorzieningen. Dit geldt ook voor reizigers en voetgangers die vanuit de stad komen: het is direct duidelijk hoe men het stationsplein en de stationshal bereikt. Het stationsplein wordt in het voorkeursalternatief aan de oostzijde geflankeerd door een groene verhoogde zone. Deze vormt de scheiding tussen het voetgangersgebied en de busbaan. De twee wandelroutes lopen door deze groene zone. Hierdoor ontstaat oriëntatie, maar ook wordt de kruising met de busbaan aangekondigd. De overige voetgangersverbindingen aan de randen van het stationsgebied krijgen meer ruimte en sluiten logisch aan op de stedelijke omgeving.

Voor voorkeursalternatief zijn specifiek de volgende ontwerponderdelen meegenomen:

1. Op het zuidelijk busplein ontstaat een voetgangerseiland tussen de busperrons en de taxi's, die als

verblijf- en wachzone maar ook als voetgangersverbinding gebruikt kan worden richting de zuidzijde van het stationsgebied.

2. De parkeerplaatsen voor aangepast vervoer en laad- en losverkeer vinden nog steeds plaats langs het stationsgebouw, maar dit voetpad wordt aanzienlijk verbreed naar zeven meter in plaats van de huidige drie meter. Hierdoor ontstaat er meer ruimte voor voetgangers langs de stationsgevel.
3. Aan de noordzijde wordt één busperron minder gerealiseerd, waardoor er ruimte vrijkomt om een extra wandelverbinding te maken van het stationsplein naar de Stieltjesstraat.
4. Ook het voetpad over de Tunnelweg wordt verbreed, waardoor de verbinding tussen de Spoorstraat en de burgemeester Hustinxstraat aanzienlijk wordt verbeterd. De optimalisatie van de voetgangersverbindingen aan de noordzijde is van cruciaal belang gezien de nieuwe ontwikkelingen die in de toekomst zullen plaatsvinden aan deze zijde van het stationsgebied.



*Figuur 25 Wandelroutes voorkeursalternatief: de nummers op de kaart corresponderen met de Uitgangspunten voor de ruimtelijke kwaliteit van de voetgangersroute*

Voetgangers doorkruisen alle delen van het gebied, waarbij het van belang is dat elke ruimte de juiste kwaliteit krijgt. Hoewel de nadruk op verblijfskwaliteit vooral ligt op het voorplein, is het evenzeer belangrijk dat de zones op en rond het noordelijk en zuidelijk plein een uitstekende verblijfskwaliteit bieden, gezien de aanwezigheid van andere functies die van grote betekenis zijn voor het station. Om de ruimtelijke kwaliteit van de voetgangersverbindingen te versterken, zijn de volgende punten essentieel:

- Maak twee brede en gelijkwaardige wandelverbindingen van de stationshal met de Burg. Hustinxstraat en de Van Schaeck Mathonsingel, die de oriëntatie en bereikbaarheid versterken tussen stad en station.
- Verbeter en verbreed de wandelverbindingen met de noord- en zuidzijde van het station.
- De wandelroutes worden niet geblokkeerd door objecten en zo veel mogelijk geflankeerd door zitgelegenheden en aantrekkelijke gevels met functies die bijdragen aan de beleving van deze routes: ze zijn veilig, helder en aantrekkelijk.
- Op het stationsplein zijn de verbindingen tussen de verschillende onderdelen van de OV-knoop logisch en overzichtelijk vormgegeven. Ook kunnen reizigers en passanten zich op het stationsplein gemakkelijk en intuïtief oriënteren op de omgeving.
- Oversteekplaatsen worden vanuit het perspectief van de voetganger en diens route maximaal overzichtelijk en veilig ingericht.
- Het wandelgebied wordt eenduidig gematerialiseerd, waardoor de vloer een verbindend element vormt dat alle verschillende wandelroutes met elkaar verbindt en maximaal bijdraagt aan de oriëntatie.
- Aanwezige hoogteverschillen moeten heel precies en drempelloos vormgegeven worden en toegankelijkheid voor iedereen garanderen.
- Het stationsplein nodigt uit tot verblijf. Het is duurzaam ingericht en heeft oog voor zaken als hittestress, klimaatadaptatie en duurzaam materiaalgebruik.
- De (wind)hinder door hoogbouwontwikkelingen in het stationsgebied mag geen effect hebben op de ervaring en veiligheid van voetgangers.

### ***Fietsroute en entree fietsenstalling***

De fietsroute in het nieuwe stationsgebied van Nijmegen is naadloos geïntegreerd in het fietsnetwerk



van de stad, met helder vormgegeven kruispunten die overzichtelijk zijn. Hoewel de route deel uitmaakt van de snelfietsroute, merken fietsers dat ze nabij het station een drukker stadscentrumgebied betreden, waar verschillende verkeersstromen samenkomen. Door slimme vormgeving, materiaalkeuzes en verkeersregelininstallaties (VRI's) worden fietsers, net als op vergelijkbare andere locaties in het centrum aangemoedigd om hun snelheid te verminderen en rekening te houden met andere weggebruikers. De fietsroute is op een duidelijke en overzichtelijke manier verbonden met de ingang van de fietsenstalling, waardoor het voor fietsers direct duidelijk is waar ze moeten zijn.

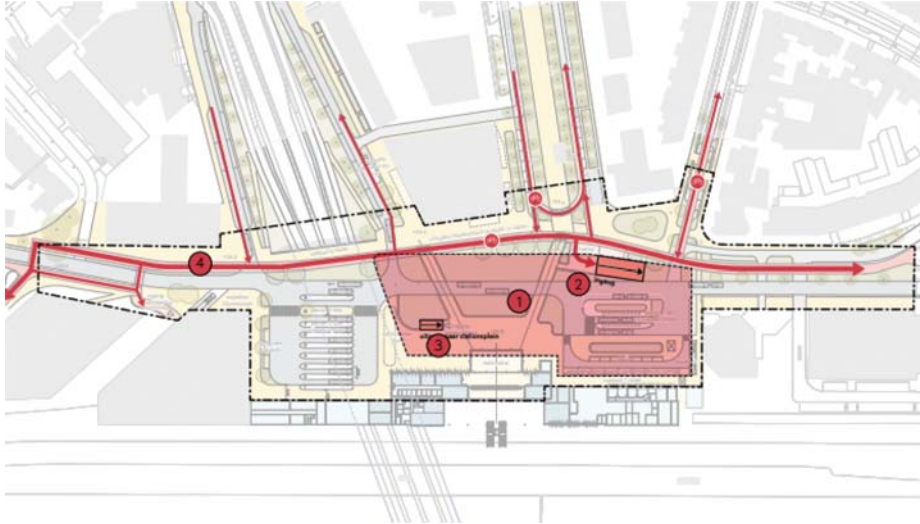
#### *Voorkeursalternatief*

1. De bestaande ondergrondse fietsenstalling en tweelaagse fietsparkeerdek op het zuidelijk stationsplein worden vervangen door een nieuwe ondergrondse stalling op één niveau voor ca. 7.000 fietsen. De plattegrond toont de contouren van de stalling.
2. Bij het ontwerp is nauwlettend gekeken naar de positionering van de in- en uitgangen van de fietsenstalling. Het voorkeursalternatief gaat uit van een ingang in het verlengde van de Van Schaek Mathonsingel, tussen het fietspad en de busbaan, met de toegang aan de noordzijde. Deze locatie maakt een optimale indeling van de fietsenstalling mogelijk en biedt tegelijkertijd een goede verbinding met het fietspad op de Van Oldenbarneveltstraat.
3. In het voorkeursalternatief is de uitgang van de stalling op het stationsplein gesitueerd met zicht op de stationshal.
4. De fietsroute is tussen de Stieltjesstraat en de Van Diemberbroeckstraat zo goed mogelijk ingepast. Fietsers die vanuit het noorden komen via de Snelbinder hebben de mogelijkheid om de Stieltjesstraat over te steken en langs het belastingkantoor de Spoorstraat over te steken met een korte oversteek. Hierdoor voorkom je de diagonale oversteek, zoals in de huidige situatie. Het is voor fietsers ook mogelijk om aan de kant van het politiebureau te blijven en naar de Doornroosjestalling te gaan. De fietsverbinding aan de oostzijde van de Stieltjesstraat is cruciaal voor een veilige oversteek, maar in een volgende fase is meer verkeerskundig en stedenbouwkundig onderzoek nodig om te bepalen hoe dit fietspad het beste in het profiel van de Stieltjesstraat kan worden geïntegreerd en aansluit op de Snelbinder. De mogelijke herontwikkeling van het politiebureau zal ruimte bieden om nieuwe oplossingen te onderzoeken.

#### *Uitgangspunten voor de ruimtelijke kwaliteit van fietsroutes*

De fietsroute in het nieuwe stationsgebied van Nijmegen is naadloos geïntegreerd in het fietsnetwerk van de stad. In dit gebied komen verschillende verkeersstromen samen.

- Het creëren van een ondergrondse fietsenstalling met één ingang aan de oostzijde van de busbaan en langs de fietsroute voorkomt oversteekbewegingen over de busbaan.
- De entree van de fietsenstalling wordt ruim geïntegreerd in het groen en het ontwerp van het entreegebied sluit qua vormgeving en materiaalgebruik aan bij het stationsgebouw, zodat beide in samenhang worden ervaren.
- De positie van de entree van de fietsenstalling bevindt zich in het verlengde van de Van Schaek Mathonsingel, zodat de reiziger zich goed kan oriënteren op de stad. Daarnaast heeft deze plek ook voordelen voor de indeling van de stalling.
- Het plein dat tussen de entree van de stalling en de fietsroute ontstaat is ruim genoeg om genoeg overzicht en veiligheid te bieden voor aankomende en vertrekkende fietsers, en grenst aan de wandelroute tussen stationsplein en Van Schaek Mathonsingel.
- Zorg ervoor dat fietsroutes duidelijk en overzichtelijk zijn, zodat reizigers en voorbijgangers zich gemakkelijk en intuïtief kunnen oriënteren binnen het knooppunt en in relatie tot de omgeving. Alle aangrenzende fietsroutes sluiten zo veel mogelijk haaks en direct aan op de fietsroute.



Figuur 26 Fietsroutes en stalling voorkeursalternatief

- De fietsroute is zo ontworpen dat de snelheid van fietsers wordt verminderd. Ruimtelijke elementen, materiaalgebruik en VRI's zorgen ervoor dat fietsers alert zijn op andere verkeersdeelnemers.
- Om de kwaliteit en veiligheid van fietsroute te waarborgen, is het doorgaande fietspad gescheiden van de busbaan met een landschappelijke tussenzone.
- De doorgaande fietsroute heeft een gepaste afstand met de gebouwen aan de oostzijde (zoals Metterswane), zodat er genoeg ruimte overblijft voor openbaar gebied;
- Kruisingen tussen fietsers en andere verkeersdeelnemers worden heel precies vormgegeven. Onder andere worden ruimtelijke middelen ingezet om kruisingen te benadrukken en er is genoeg ruimte voor oriëntatie.
- De (wind)hinder door hoogbouwontwikkelingen in het stationsgebied mag geen effect hebben op de ervaring en veiligheid van fietsers.
- Parkeergelegenheden voor andere tweewielers, zoals (deel)scooters, bakfietsen of fatbikes, worden niet in de openbare ruimte geplaatst.

### Overige stationsvoorzieningen

Naast voetgangers, fietsers en bussen moet ook rekening worden gehouden met een goede integratie van taxi's, Kiss & Ride (K&R), hulpdiensten, logistiek en parkeerplaatsen voor aangepast vervoer. Met uitzondering van K&R, moeten deze voorzieningen in de nabijheid van het stationsgebouw worden gesitueerd, wat grote invloed heeft op het ontwerp van het stationsplein. Het uitgangspunt is dat deze voorzieningen een passende plaats krijgen in het stationsgebied en goed worden afgestemd op alle andere vormen van vervoer.

#### Voorkeursalternatief

1. De Kiss & Ride (K&R) bevindt zich aan het einde van de Van Schaeck Mathonsingel, ter hoogte van Metterswane. Op deze plek is de K&R goed zichtbaar vanuit de stationshal en het stationsplein. Automobilisten die van deze faciliteit gebruik maken, keren ook weer terug via de Van Schaeck Mathonsingel richting het Keizer Karelplein. Langs de rand van de rijbaan worden parkeerplaatsen gecreëerd voor tijdelijke wachtruimte voor de auto, wat de verkeersdoorstroming bevordert.
2. Wat betreft hulpdiensten is het inrichtingsvoorstel zo opgesteld, dat hulpdiensten op alle plekken in het stationsgebied kunnen komen. Langs de rand van het noordelijk busplein zijn enkele parkeerplaatsen opgenomen voor personeelslogistiek van busvervoerders.
3. In het voorkeursalternatief blijven de laad- en loszones, evenals de parkeerplaatsen voor aangepast vervoer, grotendeels op dezelfde locatie als in de huidige situatie, maar met aanzienlijk meer ruimte voor voetgangers langs de gevels.
4. De parkeerplaatsen voor taxi's bevinden zich op het voetgangerseiland aan de oostzijde van de rijbaan, goed zichtbaar vanaf het stationsplein. In de volgende fase van het ontwerpproces is er ruimte om de plekken voor taxi's, laden en lossen, en andere parkeerfaciliteiten verder te optimaliseren.
5. De voertuigen die het zuidelijk plein willen bereiken, zullen zo min mogelijk het busvervoer belemmeren. De ontsluiting naar het station toe vindt daarom plaats via de Van Diemberbroeckstraat en terug via de Van Oldenbarneveltstraat.



### *Uitgangspunten voor de ruimtelijke kwaliteit*

Om de ruimtelijke kwaliteit van de overige stationsvoorzieningen te versterken, zijn de volgende punten essentieel.

#### **K&R**

- K&R wordt geïntegreerd aan het einde van de Van Schaek Mathonsingel (aan de zuidoostzijde van Metterswane). Een K&R functie op het einde van deze monumentale laan vraagt om een zorgvuldige ontwerpbenadering.
- Om de doorstroming te verbeteren, is het wenselijk om parkeerplaatsen langs de rijbaan aan te leggen. Om de bestaande bomen te behouden, zal het parkeren op de huidige fietsstrook mogelijk gemaakt moeten worden, waardoor auto's en fietsers op deze plek de rijbaan delen. De K&R locatie is veilig en toegankelijk voor zowel voetgangers als automobilisten.
- De K&R is goed zichtbaar vanaf het stationsplein en ligt in lijn met de voetgangersroute naar de Van Schaek Mathonsingel.

#### **Taxi's**

- De taxistandplaatsen zijn integraal ontworpen met de configuratie van het busstation waardoor er samenhang ontstaat in vormgeving.
- Taxi's conflicteren zo min mogelijk met het busvervoer.
- Voor doorstroming is het wenselijk om parkeerplaatsen langs de rijbaan aan te leggen.
- Hulpdiensten
- Het station is te allen tijde goed bereikbaar voor hulpdiensten. Er zijn duidelijk gemarkeerde en altijd beschikbare opstelplaatsen voor voertuigen van hulpdiensten aanwezig.

#### **Logistiek (laden- en lossen)**

- Het logistieke punt wordt zoveel mogelijk uit het zicht van de openbare ruimte van het station gehouden, namelijk aan de zuidzijde bij de secundaire entree en perscontainer.
- Voor logistieke voertuigen is hiervoor een duidelijk aangewezen parkeerzone beschikbaar, die geen conflict veroorzaakt met het voetgangersgebied.
- Het ontwerp van het busstation houdt rekening met de keermogelijkheid voor logistieke voertuigen. Logistieke voertuigen kruisen zo min mogelijk het busverkeer.

#### **Personeelslogistiek voor busvervoerder**

- Voor de ruimtelijke kwaliteit en klimaatadaptieve ambities is het beter om de parkeerplaatsen voor personeelslogistiek van busvervoerders op een andere plek te situeren, zodat deze ruimte worden gebruikt voor vergroening of voetgangersgebied.

#### **Aangepast vervoer**

- De parkeerplaatsen voor aangepast vervoer worden zo dicht mogelijk bij de stationshal geplaatst, met duidelijke markeringen en grenzend aan het stationsgebouw, zodat er geen oversteek nodig is. Deze plaatsen mogen het voetgangersgebied niet hinderen.

#### **Treinvervangend vervoer en pendelbussen**

- In het stationsgebied moet rekening worden gehouden met treinvervangend vervoer of pendelbussen naar evenementen. In de volgende fase moet hier verder naar worden gekeken. Deze locatie kan zowel binnen als buiten de begrenzing van dit project zijn.

### ***Integratie vernieuwd station en openbare ruimte***

In de verkenning zijn referentieontwerpen opgesteld voor een nieuwe stationshal, 'Referentieontwerpen stationshal, fietsenstalling en wachtruimte busreizigers'. Een belangrijke verandering betreft de positie van de perrontunnel en het stijgpunt richting de stationshal, waarbij de nieuwe trap rechtstreeks in oost-westelijke richting op de stationshal uitkomt.

De trap, de vernieuwde perrontunnel, de nieuwe westentree en stationshal komen hierdoor op een centrale as of route te liggen die van oost naar west loopt. Op het stationsplein splitst deze route zich naar de burgemeester Hustinxstraat en Van Schaek Mathonsingel. Deze centrale as versterkt niet alleen de centrale positie van het station in de stad, maar integreert ook diverse stedelijke functies. Zo wordt het station een cruciaal knooppunt dat verschillende delen van Nijmegen met elkaar verbindt. In deze verkenning van de openbare ruimte is met name de diepte van de stationshal van belang. In het voorkeursalternatief is de hal minder diep, wat resulteert in een ruimer stationsplein. Dit heeft impact op de beleving van het stationsplein. Naast het afstemmen van de stationshal op de openbare ruimte, is het essentieel om nauwlettend te kijken naar hoe de andere delen van het stationsgebouw en de openbare ruimte optimaal op elkaar afgestemd moeten worden.

#### *Voorkeursalternatief*

De positie van de nieuwe stationshal heeft een belangrijke rol gespeeld in het ontwerp.

1. De twee routes naar de Van Schaek Mathonsingel en de burgemeester Hustinxstraat zijn gespiegeld ten opzichte van de centrale as van de stationshal.
2. In het voorkeursalternatief wordt een ondiepe, compacte hal voorgesteld. Hierdoor ontstaat aan de



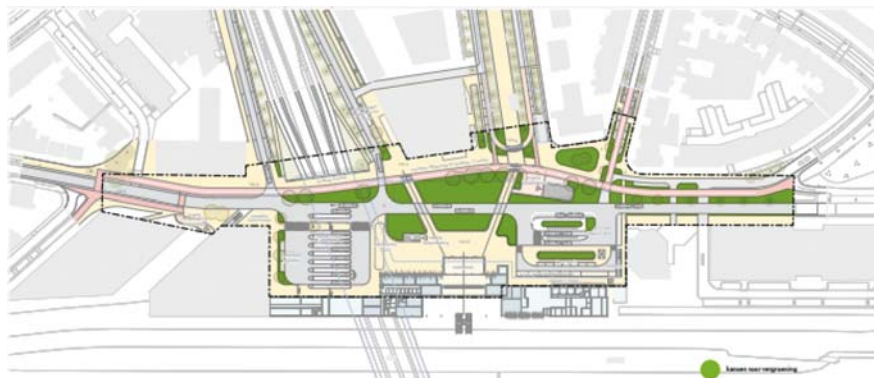
## Aanbevelingen landschap en gebouwen

Nijmegen bezit unieke locatie condities voor een sterke landschappelijke inbedding van haar stationsgebied. Het station, dat ooit werd gebouwd op de rand van stad en land, heeft een zeer specifieke landschappelijke ligging op de zogenaamde spoelzandwaaier. De niveauverschillen in het maaiveld rondom het station (in oost-west richting) zijn uitzonderlijk en zeer karakteristiek. De uitwerking van de nieuwe stationsentree aan de westzijde is ingebed in deze landschappelijke ondergrond en speelt voorbeeldig in op de aanwezige niveauverschillen. De nieuwe stationsomgeving aan de oostzijde zal ook voort moeten bouwen op deze landschappelijke condities.

Na zorgvuldig onderzoek en analyse zijn er verschillende punten naar voren gekomen die van groot belang zijn bij de besluitvorming en het vervolgproces. Hieronder volgen de aanbevelingen en adviezen op basis van de bevindingen van dit onderzoek. Allereerst blijkt uit de verkenning dat de vernieuwing van de openbare ruimte aanzienlijke en broodnodige verbeteringen oplevert in vergelijking met de huidige situatie. Een cruciaal aspect hiervan is de nieuwe ondergrondse fietsenstalling met 7.000 plekken. Hierdoor wordt de benodigde ruimte gecreëerd voor:

- Vergroening en klimaatadaptatie: het onverharde oppervlak kan met twee à drie keer de huidige omvang vergroot kan worden. Met als doel om niet alleen de aantrekkelijkheid van het gebied te vergroten, maar ook om klimaatbestendige maatregelen te nemen.
- Verbetering van het wandelgebied: meer ruimte en betere verbindingen in oost-west en noord-zuid richting
- Verbetering van het fietsnetwerk: één ruime fietsenstalling met één entree die verbonden is met het (snel)fietspad.
- Verbetering van het busnetwerk: er ontstaat ruimte voor een toekomstbestendig busstation.

Om de landschappelijke kwaliteit en klimaatbestendigheid van de openbare ruimte serieus te nemen, is de dikte van het grondpakket van cruciaal belang. In het stationsgebied beslaan de contouren van de fietsenkelder een aanzienlijk oppervlak. Daarom is een grondpakket van 110 tot 150 cm tussen de bovenkant van de fietsenstalling en het maaiveld noodzakelijk om de gewenste ambities te realiseren. Deze dikkere laag grond is essentieel om voldoende ruimte te bieden aan volgroeide, schaduwrijke bomen. Alleen met voldoende worteldiepte kunnen bomen zich stevig verankeren en effectief water opnemen, wat essentieel is voor hun gezonde groei en overleving. Naast het bieden van verkoelende schaduw dragen deze hogere bomen, dankzij hun opgaande stammen, ook bij aan een betere oriëntatie voor reizigers. In tegenstelling tot lagere beplanting of heesters, die het zicht kunnen belemmeren, versterken volwassen bomen de ruimtelijke structuur en de leesbaarheid van het gebied. Er is daarom bewust gekozen voor een minimale gronddikte van 110 cm.



Figuur 29 Voorkeursalternatief (ca. 5.000 m<sup>2</sup> onverhard oppervlak)

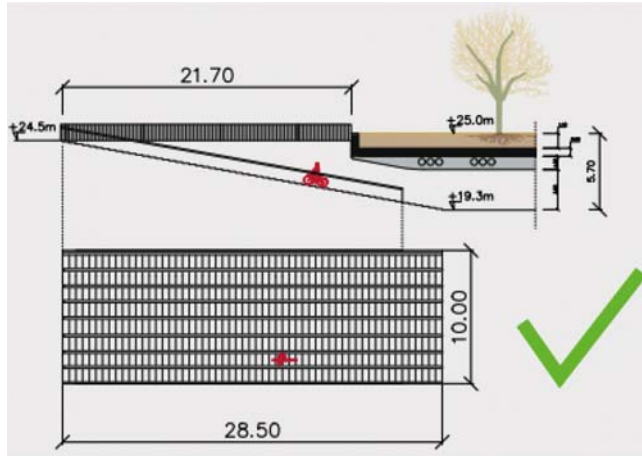
Het inrichtingsontwerp voor de buitenruimte moet klimaatadaptieve maatregelen integraal meenemen. Een belangrijke randvoorwaarde hierbij is dat er voldoende gronddekking aanwezig is om bomen te laten gedijen, maar ook om water te kunnen bufferen of opslaan. Groene zones dragen bij aan de verblijfskwaliteit: ze bieden rust en ontspanning in een stedelijke omgeving, nodigen uit tot ontmoeting en zorgen voor verkoeling op warme dagen.

Door het toevoegen van landschappelijke elementen kan het stationsgebied transformeren van een puur functioneel vervoersknooppunt naar een levendige stedelijke ontmoetingsplek. Een plek die niet alleen bijdraagt aan klimaatadaptatie, maar ook aan sociale interactie en ruimtelijke beleving.

Hieronder zijn een aantal aanbevelingen beschreven waarvan verdere implementatie onderzocht kan worden in een volgende fase:

- Diepere fietsenstalling: zet in op de aanleg van de fietsenstalling op een dieper niveau, waardoor er ruimte ontstaat voor een stevig grondpakket. In de baseline wordt 110 centimeter aangehouden als minimum. 150 cm is wenselijk, daar waar bomen voorzien worden, maar dit kan ook in de vorm van verhoogde groenzones.

- Hemelwaterinfiltratie: integreer groen in openbare ruimten rondom het station waar hemelwater effectief kan infiltreren.
- Buffercapaciteit voor piekbuien: ontwerp groene zones met natuurlijke laagtes of wadi's om als waterbuffer te dienen tijdens piekbuien of implementeer bovengrondse infiltratievoorzieningen.
- Creëer verkoelende plekken: creëer genoeg ruimte en gronddekking om bomen te planten en ontwerp de wachtruimte voor busreizigers en de stationshal met aandacht voor verkoeling en schaduw.
- Maximaliseer groenvoorzieningen: zet in op maximale vergroening om de biodiversiteit te bevorderen en het hitte-eiland-effect te verminderen.
- Beplanting: kies voor inheemse beplanting die goed gedijt in de lokale omstandigheden en weinig onderhoud vereist.
- Watervoorziening: zorg voor adequate watervoorziening voor de planten en bomen om de overleving en groei te garanderen.



*Figuur 30 Doorsnede en plattegrond trap entree fietsenstalling*

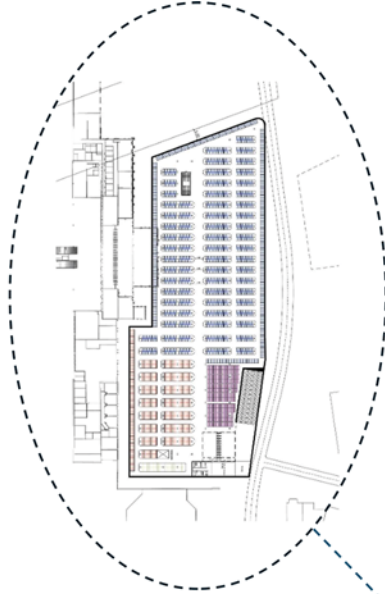
Voor de stationshal, ondergrondse fietsenstalling en wachtruimte voor busreizigers wordt gestreefd naar een ontwerp dat zowel duurzaam als circulair is. Dit ontwerp moet niet alleen voldoen aan de huidige eisen, maar ook flexibel genoeg zijn om toekomstige veranderingen op te vangen. De uitgangspunten hierbij zijn het hergebruik van materialen, het toepassen van biobased alternatieven en het ontwerpen met het oog op demontage en aanpasbaarheid. Daarnaast wordt het gebruik van een materialenpaspoort aanbevolen om inzicht te krijgen in de gebruikte materialen gedurende de levensduur van het gebouw. Tot slot wordt onderzocht hoe lokale energieopwekking, bijvoorbeeld via zonnepanelen op daken, op een integrale en esthetisch verantwoorde manier kan worden toegepast.



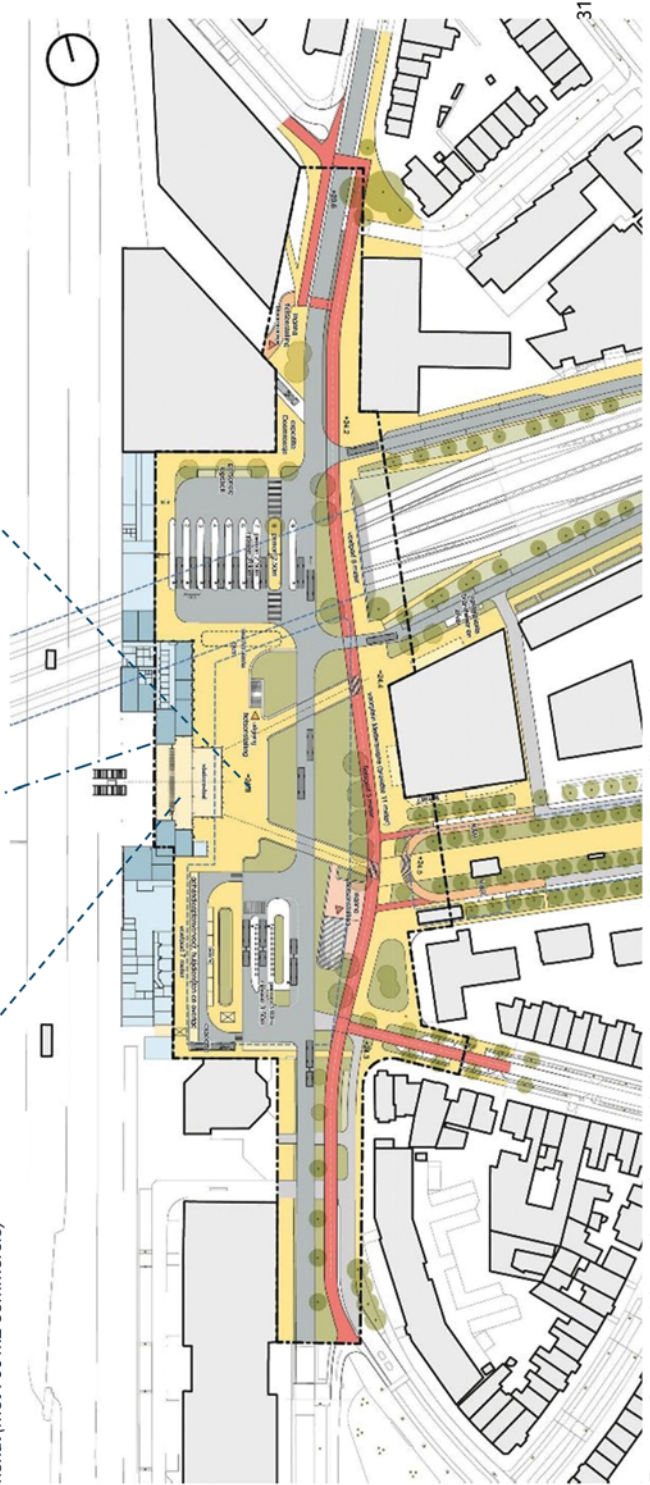
Figuur 31 Plattegrond en referentieontwerp stationshal



Figuur 32 Plattegrond en referentieontwerp stationshal (met 700 m2 commercie)



Figuur 34 Bovenaanzicht eenlaags fietsenstalling



Figuur 33 Bovenaanzicht voorkeursalternatief (oriëntatie oostwaarts richting centrum Nijmegen)



*Figuur 35 Vogelvluchtperspectief voorkeursalternatief*



## BIJLAGE 6 – [CONCEPT] KES/CRS (KADER)

### KlantEis Specificatie (KES)

[Customer Requirements Specification (CRS)]

Beschrijving van klanteisen en ~wensen

### Centrumzijde Station Nijmegen

#### 1 Inleiding

Dit document is onderdeel van het dossier waarmee de verkenningsfase van de ontwikkeling van het Stationsgebied Nijmegen Centrumzijde wordt afgerond.

Het betreft de eerste versie van de klanteisenspecificatie [KES] of Customer Requirements Specification [CRS], waarin de behoeften en verwachtingen van de belangrijkste stakeholders zijn vastgelegd. Vanaf de start van de Planuitwerkingsfase zal dit document worden gecompleteerd, en daarna actueel gehouden. De laatstelijk vastgestelde KES/CRS dient daarbij tevens ter verificatie van verdere ontwerpen en te realiseren objecten.

De eisen die vermeld zijn in deze eerste versie van de KES/CRS zijn hoofdzakelijk functioneel van aard en in beginsel gerealiseerd in het Ontwerp. Uitzondering hierop zijn de eisen die gerubriceerd zijn onder Wachtruimte busreizigers (nog uit te werken in de planuitwerkingsfase) en die onder Mobiliteit overig (idem). De eisen onder de thema's Kwaliteit en Klimaat zijn in de verkenningsfase nog niet gedetailleerd aan de orde gekomen.

Definitie klanteis:

Onder een klanteis verstaan we het volgende:

De vertaling van een behoefte, verwachting of randvoorwaarde van een stakeholder ten aanzien van het te ontwikkelen systeem.

Afhankelijk van het belang van een stakeholder kan een klanteis worden getypeerd als eis of wens.

#### Kwaliteit algemeen

<b>KES-0264</b>	<b>Ruimtelijke kwaliteit bieden</b>		
Brontekst:	Stationsgebied Centrumzijde dient ruimtelijke kwaliteit te bieden conform [Kader Ruimtelijke Kwaliteit (KRK)].		
Actuele eistekst:	Stationsgebied Centrumzijde dient ruimtelijke kwaliteit te bieden conform [Kader Ruimtelijke Kwaliteit (KRK)].		
Status:	Actueel	Belang:	Eis
Stakeholder(s):	PT Stationsgebied Centrumzijde	Brondocument:	

<b>KES-0295</b>	<b>Bieden sociale veiligheid</b>		
Brontekst:			
Actuele eistekst:	Stationsgebied Centrumzijde dient sociaal veilig te zijn ingericht.		
Status:	Actueel	Belang:	Wens
Stakeholder(s):	Gemeente Nijmegen	Brondocument:	

#### Eisen per thema of bouwsteen

##### Voetganger

<b>KES-0294</b>	<b>Looproutes Van Schaeck Mathonsingel en Burg. Hustinxstraat</b>		
Brontekst:			
Actuele eistekst:	Stationsgebied Centrumzijde dient te zijn ingericht op twee looproutes richting de stad via de Van Schaeck Mathonsingel en de Burgemeester Hustinxstraat.		
Status:	Actueel	Belang:	Wens
Stakeholder(s):	Gemeente Nijmegen	Brondocument:	



<b>KES-0261</b>	<b>Voetgangersoversteken busbaan</b>		
Brontekst:	In de nieuwe situatie mag er ten hoogste 1 voetgangersoversteek over de busbaan met voorrang voor voetgangers zijn. Dit agv van de gewenste dienstregeling. Wel is het bespreekbaar dat de bussen langzamer rijden en dat er 1 oversteek is met voorrang voor voetgangers.		
Actuele eistekst:	In de nieuwe situatie mag er ten hoogste 1 voetgangersoversteek met voorrang voor voetgangers zijn.		
Status:	Actueel	Belang:	Wens
Stakeholder(s):	Provincie Gelderland	Brondocument:	

### Fietser

<b>KES-0287</b>	<b>Afwikkelen doorgaand fietsverkeer</b>		
Brontekst:	Stationsgebied Centrumzijde dient doorgaand fietsverkeer af te wikkelen.		
Actuele eistekst:	Stationsgebied Centrumzijde dient doorgaand fietsverkeer af te wikkelen.		
Status:	Actueel	Belang:	Wens
Stakeholder(s):	Gemeente Nijmegen	Brondocument:	

<b>KES-0290</b>	<b>Ontwerpvoorschriften snelfietsroute</b>		
Brontekst:	Snelfietsroute dient te voldoen aan de volgende ontwerpvoorschriften: – CROW ASVV2012 – CROW richtlijn snelle fietsroutes		
Actuele eistekst:	Snelfietsroute dient te voldoen aan de volgende ontwerpvoorschriften: – CROW ASVV2012 – CROW richtlijn snelle fietsroutes – Ontwerprichtlijn snelfietsroutes van Gemeente Nijmegen		
Status:	Actueel	Belang:	Eis
Stakeholder(s):	Gemeente Nijmegen	Brondocument:	

<b>KES-0288</b>	<b>Bereikbaarheid voor fietsers</b>		
Brontekst:	Het systeem dient bereikbaar te zijn voor fietsers.		
Actuele eistekst:	Het systeem dient bereikbaar te zijn voor fietsers.		
Status:	Actueel	Belang:	Wens
Stakeholder(s):	Gemeente Nijmegen	Brondocument:	

### Fietsenstalling

<b>KES-0269</b>	<b>Fietsparkeren voor 7.000 fietsen</b>		
Brontekst:	Stationsgebied Centrumzijde dient fietsenparkeren te faciliteren voor 7.000 fietsen.		
Actuele eistekst:	Stationsgebied Centrumzijde dient fietsenparkeren te faciliteren voor 7.000 fietsen.		
Status:	Actueel	Belang:	Wens
Stakeholder(s):	Gemeente Nijmegen	Brondocument:	

<b>KES-0259</b>	<b>Diagonale vulling fietsenstalling</b>		
Brontekst:	Diagonale vulling van de fietsenstalling is wenselijk. Waar mogelijk in planfase rekening houden met locatie van entrees en koppeling met station.		
Actuele eistekst:	Diagonale vulling van de fietsenstalling is wenselijk. Waar mogelijk in planfase rekening houden met locatie van entrees en koppeling met station.		
Status:	Actueel	Belang:	Wens
Stakeholder(s):	ProRail	Brondocument:	



<b>KES-0271</b>	<b>Ontwerpvoorschriften fietsenstalling</b>		
Brontekst:	Fietskelder dient te voldoen aan de volgende ontwerpvoorschriften: – Ontwerpvoorschrift (OVS) bouw en ombouw fietsenstallingen bij stations – Hfst. 12: Bewegwijzering Fietsvoorzieningen (Handboek Belettering en Bewegwijzering Nederlandse stations) – Handboek bewaakte fietsenstallingen NS Stations.		
Actuele eistekst:	Fietskelder dient te voldoen aan de volgende ontwerpvoorschriften: – Ontwerpvoorschrift (OVS) bouw en ombouw fietsenstallingen bij stations – Hfst. 12: Bewegwijzering Fietsvoorzieningen ( Handboek Belettering en Bewegwijzering Nederlandse stations) – Handboek bewaakte fietsenstallingen NS Stations.		
Status:	Actueel	Belang:	Eis
Stakeholder(s):	ProRail	Brondocument:	

<b>KES-0315</b>	<b>Ruimtereservering entree fietsenstalling</b>		
Brontekst:			
Actuele eistekst:	De entree van de fietsenstalling dient te zijn uitgevoerd met een fietstrap met een breedte van ten minste 10 meter.		
Status:	Actueel	Belang:	Wens
Stakeholder(s):	ProRail	Brondocument:	

<b>KES-0306</b>	<b>Toegang tot ingang fietsenstalling</b>		
Brontekst:			
Actuele eistekst:	De ingang van de fietsenstalling dient bereikbaar te zijn op hetzelfde niveau als de fietsroute of via een flauwe, fietsbare hellingbaan conform CROW-richtlijnen.		
Status:	Actueel	Belang:	Wens
Stakeholder(s):	Gemeente Nijmegen	Brondocument:	

### Bus

<b>KES-0281</b>	<b>Faciliteren busvervoer</b>		
Brontekst:	Busstation dient de vigerende concessie te faciliteren		
Actuele eistekst:	Busstation dient de vigerende concessie te faciliteren		
Status:	Actueel	Belang:	Wens
Stakeholder(s):	Provincie Gelderland	Brondocument:	

<b>KES-0284</b>	<b>Lijnvoering faciliteren</b>		
Brontekst:	Stationsgebied Nijmegen dient geschikt te zijn voor de lijnvoering van het busnetwerk.		
Actuele eistekst:	Stationsgebied Nijmegen dient geschikt te zijn voor de lijnvoering van het busnetwerk.		
Status:	Actueel	Belang:	Wens
Stakeholder(s):	Provincie Gelderland	Brondocument:	

<b>KES-0282</b>	<b>Busvervoer conform busonderzoek</b>		
Brontekst:	Stationsgebied Centrumzijde dient busvervoer te faciliteren conform [busonderzoek].		
Actuele eistekst:	Stationsgebied Centrumzijde dient busvervoer te faciliteren conform [busonderzoek].		
Status:	Actueel	Belang:	Eis
Stakeholder(s):	PT Stationsgebied Centrumzijde	Brondocument:	

<b>KES-0316</b>	<b>Treinvervangend busvervoer</b>		
Brontekst:			



<b>KES-0316</b>	<b>Treinvervangend busvervoer</b>		
Actuele eistekst:	Stationsgebied Centrumzijde dient treinvervangend busvervoer te faciliteren conform de volgende uitgangspunten: – De looptijd van het station naar de haltelocatie naar de NS-bussen moet binnen een range van 10 minuten blijven – Haltecapaciteit bij de uitstaphalte voor 2 bussen – Haltecapaciteit bij geheel Nijmegen buitendienst voor instappen 6 bussen – Haltecapaciteit bij traject Nijmegen- 's Hertogenbosch of bij Nijmegen- Arnhem buitendienst voor instappen 4 bussen De looproute van- naar de bushaltes van- naar het station moet veilig beloopbaar zijn voor een grote groep reizigers, in de meest hinderrijke situatie op piekmomenten moeten we 2000 reizigers per uur vervoeren.		
Status:	Actueel	Belang:	Wens
Stakeholder(s):	NS Stations	Brondocument:	

### Busstation

<b>KES-0286</b>	<b>Maatvoering busperrons</b>		
Brontekst:			
Actuele eistekst:	Busperrons dienen te voldoen aan de volgende maatvoering: – perronbreedte van ten minste 3,0 m.; – rijbaanbreedte van ten minste 3,5 m; – een lengte van ten minste 2 x 13,5 meter.		
Status:	Actueel	Belang:	Wens
Stakeholder(s):	Gemeente Nijmegen	Brondocument:	

<b>KES-0309</b>	<b>Informatievoorziening en wayfinding busstation</b>		
Brontekst:			
Actuele eistekst:	Het stationsgebied dient goede overzichtelijke informatievoorziening en wayfinding van het busstation te faciliteren.		
Status:	Actueel	Belang:	Wens
Stakeholder(s):	Gemeente Nijmegen	Brondocument:	

<b>KES-0303</b>	<b>Reisinformatie voor busreizigers</b>		
Brontekst:			
Actuele eistekst:	Er dient ruimte te zijn gereserveerd voor dynamische en toegankelijke reisinformatie voor busreizigers.		
Status:	Actueel	Belang:	Wens
Stakeholder(s):	Provincie Gelderland	Brondocument:	

<b>KES-0285</b>	<b>Ruimte voor logistiek personeel en materieel</b>		
Brontekst:	Stationsgebied dient ruimte te bieden voor logistiek van personeel en materieel.		
Actuele eistekst:	Stationsgebied dient ruimte te bieden voor logistiek van personeel en materieel.		
Status:	Actueel	Belang:	Wens
Stakeholder(s):	Provincie Gelderland	Brondocument:	

### Wachtruimte busreizigers

<b>KES-0283</b>	<b>Wachtruimte bieden aan busreizigers</b>		
Brontekst:	Stationsgebied Centrumzijde dient een comfortabele wachtruimte te bieden.		
Actuele eistekst:	Stationsgebied Centrumzijde dient een wachtruimte voor bussen te bieden met zicht op de voorkant van de bussen, die beschutting biedt tegen weersinvloeden (zon, regen, wind).		
Status:	Actueel	Belang:	Wens
Stakeholder(s):	Provincie Gelderland	Brondocument:	



<b>KES-0300</b>	<b>Aantal wachtende busreizigers op drukste moment</b>		
Brontekst:			
Actuele eistekst:	n.t.b.		
Status:	Actueel	Belang:	Wens
Stakeholder(s):	Provincie Gelderland	Brondocument:	

<b>KES-0317</b>	<b>Uitgangspunten wachtruimte Bus</b>		
Brontekst:	Naar aanleiding van het verslag ben ik nog op zoek geweest naar richtlijnen voor de maximale afstand tussen de businstap en de wachtruimte. Ik heb hiervoor geen algemene regel kunnen vinden. Wel wordt in het algemeen gesteld dat 'de reiziger vanaf de wachtruimte een ongehinderde blik moet hebben op de bussen' dus geen hinder van verticale obstakels als palen, bomen of wachtende reizigers in de zichtlijn. Verder moet de afstand dusdanig zijn dat de reiziger de aanduidingen voor op de bus (lijnummer en bestemming) kan lezen.		
Actuele eistekst:	De wachtruimte bus dient te voldoen aan de volgende uitgangspunten: – De reiziger dient vanaf de wachtruimte een ongehinderd zicht te hebben op de bussen (dus geen hinder van verticale obstakels als palen, bomen of wachtende reizigers in de zichtlijn); – De afstand dient dusdanig te zijn dat de reiziger de aanduidingen voor op de bus (lijnummer en bestemming) kan lezen.		
Status:	Actueel	Belang:	Wens
Stakeholder(s):	Provincie Gelderland	Brondocument:	

### Stationshal

<b>KES-0270</b>	<b>Stationshal – Faciliteren reizigers</b>		
Brontekst:	Stationshal dient doorgang te bieden aan n.t.b. treinreizigers per tijdseenheid.		
Actuele eistekst:	Stationshal dient doorgang te bieden aan treinreizigers conform de volgende geprognoseerde aantallen voor 2040: Ochtendspits (2 uur, gemiddelde werkdag): – In- en uitstappers: 10.711 – Overstappers: 1.283 Etmaal (gemiddelde werkdag): – In- en uitstappers: 50.402 – Overstappers: 6.652		
Status:	Actueel	Belang:	Wens
Stakeholder(s):	ProRail	Brondocument:	

<b>KES-0313</b>	<b>Poortenrijen in stationshal</b>		
Brontekst:			
Actuele eistekst:	De stationshal dient te zijn voorzien van twee poortenrijen, aan de noord- en zuidzijde van de hal met beide: 10 normale en 1 brede poort voor NS, en voor Arriva: 3 normale en 1 brede poort (de poortenrij van NS is dan 9.300 mm breed en die van Arriva 3.700 mm).		
Status:	Actueel	Belang:	Wens
Stakeholder(s):	NS Stations	Brondocument:	

<b>KES-0314</b>	<b>Voldoen aan PvE OVCP.</b>		
Brontekst:			
Actuele eistekst:	De stationshal dient te zijn voorzien van OV-chippoorten die voldoen aan het [PvE OVCP].		
Status:	Actueel	Belang:	Eis
Stakeholder(s):	NS Stations	Brondocument:	

<b>KES-0319</b>	<b>Te realiseren BVO commercie</b>		
Brontekst:	Het stationsgebouw met hal dient een BVO van minimaal 700m <sup>2</sup> aan commerciële ruimte te bieden t.b.v. Retail. Het gespecificeerde oppervlakte is exclusief de ruimte die binnen het project PHS Nijmegen wordt geleverd, en dient dus volledig binnen de scope van het project Nijmegen Centrumzijde te worden gerealiseerd.		



<b>KES-0319</b>	<b>Te realiseren BVO commercie</b>		
Actuele eistekst:	Het stationsgebouw met hal dient een BVO van minimaal 700m <sup>2</sup> aan commerciële ruimte te bieden t.b.v. Retail. Het gespecificeerde oppervlakte is exclusief de ruimte die binnen het project PHS Nijmegen wordt geleverd, en dient dus volledig binnen de scope van het project Nijmegen Centrumzijde te worden gerealiseerd.		
Status:	Actueel	Belang:	Eis
Stakeholder(s):	NS Stations	Brondocument:	

<b>KES-0277</b>	<b>Voldoen aan PvE Commerciële ruimten</b>		
Brontekst:	Het stationsgebouw dient te voldoen aan Programma van Eisen Commerciële ruimten (Nieuwbouw Plug&Play) van NS Stations		
Actuele eistekst:	Het stationsgebouw dient te voldoen aan Programma van Eisen Commerciële ruimten (Nieuwbouw Plug&Play) van NS Stations		
Status:	Actueel	Belang:	Eis
Stakeholder(s):	NS Stations	Brondocument:	

### Mobiliteit overig

<b>KES-0265</b>	<b>Bereikbaarheid hulpdiensten</b>		
Brontekst:	Stationsgebied Centrumzijde dient zodanig te zijn ingericht dat alle ingangen van het station bereikbaar zijn voor hulpdiensten <nog nader specificeren welke voorwaarden/wat voor voertuigen etc.>.		
Actuele eistekst:	Stationsgebied Centrumzijde dient zodanig te zijn ingericht dat alle ingangen van het station bereikbaar zijn voor hulpdiensten <nog nader specificeren welke voorwaarden/wat voor voertuigen etc.>.		
Status:	Actueel	Belang:	Wens
Stakeholder(s):	PT Stationsgebied Centrumzijde	Brondocument:	

<b>KES-0291</b>	<b>Faciliteren bovenmaatse tweewielers (bakfietsen e.d.)</b>		
Brontekst:			
Actuele eistekst:	Het stationsgebied dient het stallen van bovenmaatse tweewielers in de fietsenstalling te faciliteren.		
Status:	Actueel	Belang:	Wens
Stakeholder(s):	Gemeente Nijmegen	Brondocument:	

<b>KES-0305</b>	<b>Faciliteren deelbakfietsen</b>		
Brontekst:	Het stationsgebied dient het stallen van deelbakfietsen te faciliteren.		
Actuele eistekst:	Het stationsgebied dient het stallen van ten minste 2 deelbakfietsen in de openbare ruimte te faciliteren.		
Status:	Actueel	Belang:	Wens
Stakeholder(s):	Gemeente Nijmegen	Brondocument:	

<b>KES-0279</b>	<b>Faciliteren K&amp;R</b>		
Brontekst:	Stationsgebied Centrumzijde dient Kiss&ride te faciliteren		
Actuele eistekst:	Stationsgebied Centrumzijde dient Kiss&ride te faciliteren		
Status:	Actueel	Belang:	Wens
Stakeholder(s):	Gemeente Nijmegen	Brondocument:	

<b>KES-0293</b>	<b>Faciliteren laadvoorzieningen elektrische auto's</b>		
Brontekst:			
Actuele eistekst:	ntb		
Status:	Actueel	Belang:	Wens



<b>KES-0293</b>	<b>Faciliteren laadvoorzieningen elektrische auto's</b>		
Stakeholder(s):	Gemeente Nijmegen	Brondocument:	

<b>KES-0292</b>	<b>Faciliteren mindervalide voertuigen (scootmobiel/driewieler etc.)</b>		
Brontekst:			
Actuele eistekst:	Het stationsgebied dient op maaiveldniveau te voorzien in ruimte voor het stallen van mindervalide voertuigen zoals scootmobiel/driewieler etc.		
Status:	Actueel	Belang:	Wens
Stakeholder(s):	Gemeente Nijmegen	Brondocument:	

<b>KES-0310</b>	<b>Faciliteren ruimte voor stallen scooters met verbrandingsmotor</b>		
Brontekst:			
Actuele eistekst:	Het stationsgebied dient op maaiveldniveau te voorzien in stallingsruimte met een oppervlak van 17 x 2 meter voor scooters met verbrandingsmotor.		
Status:	Actueel	Belang:	Wens
Stakeholder(s):	Gemeente Nijmegen	Brondocument:	

<b>KES-0278</b>	<b>Faciliteren taxivervoer</b>		
Brontekst:	Stationsgebied Centrumzijde dient taxivervoer te faciliteren <xx standplaatsen>		
Actuele eistekst:	Stationsgebied Centrumzijde dient taxivervoer te faciliteren met 5 standplaatsen.		
Status:	Actueel	Belang:	Wens
Stakeholder(s):	Gemeente Nijmegen	Brondocument:	

<b>KES-0289</b>	<b>Doorrijhoogte onderhoudsvoertuig</b>		
Brontekst:	Stationsgebied Centrumzijde dient ten behoeve van onderhoudsvoertuigen riolering een doorrijhoogte te hebben van ten minste 3,60 meter en n.t.b. breedte		
Actuele eistekst:			
Status:	Actueel	Belang:	Wens
Stakeholder(s):	Gemeente Nijmegen	Brondocument:	

<b>KES-0304</b>	<b>Faciliteren van stalling voor uitstootvrije scooters</b>		
Brontekst:	Het stationsgebied dient het stallen van (uitstootvrije) scooters te faciliteren.		
Actuele eistekst:	Het stationsgebied dient het stallen van uitstootvrije scooters te faciliteren in de fietsstalling.		
Status:	Actueel	Belang:	Wens
Stakeholder(s):	Gemeente Nijmegen	Brondocument:	

<b>KES-0263</b>	<b>Ruimte voor deeltweewielers</b>		
Brontekst:	In het gebied dient ruimte te zijn gereserveerd op maaiveld voor deeltweewielers		
Actuele eistekst:	In het gebied dient op maaiveldniveau een ruimte van 17 x 2 meter te zijn gereserveerd voor deeltweewielers.		
Status:	Actueel	Belang:	Wens
Stakeholder(s):	Gemeente Nijmegen	Brondocument:	

#### Klimaat

<b>KES-0311</b>	<b>Groene inrichting</b>		
Brontekst:			



<b>KES-0311</b>	<b>Groene inrichting</b>		
Actuele eistekst:	Het stationsgebied dient zodanig te zijn ingericht dat een robuust/royaal gebaar wordt gemaakt wat betreft klimaatadaptatie en een groene inrichting. Er dient te worden voorzien in groene aanleg, waardoor er een robuuste groene massaliteit ontstaat. Waarbij inheemse beplanting bij voorkeur wordt toegepast boven uitheemse beplanting, mits dat functioneel ook de beste keuze is (en anders niet).		
Status:	Actueel	Belang:	Wens
Stakeholder(s):	Gemeente Nijmegen	Brondocument:	

<b>KES-0298</b>	<b>Voorkomen van hittestress</b>		
Brontekst:			
Actuele eistekst:	Stationsgebied Centrumzijde dient zodanig te zijn ingericht dat hittestress wordt voorkomen.		
Status:	Actueel	Belang:	Wens
Stakeholder(s):	Gemeente Nijmegen	Brondocument:	

<b>KES-0296</b>	<b>Voorkomen van wateroverlast</b>		
Brontekst:			
Actuele eistekst:	Stationsgebied Centrumzijde dient wateroverlast te voorkomen.		
Status:	Actueel	Belang:	Wens
Stakeholder(s):	Gemeente Nijmegen	Brondocument:	

<b>KES-0297</b>	<b>Voorkomen van windhinder</b>		
Brontekst:			
Actuele eistekst:	Stationsgebied Centrumzijde dient windhinder te voorkomen.		
Status:	Actueel	Belang:	Wens
Stakeholder(s):	Gemeente Nijmegen	Brondocument:	

#### *Algemene/overige eisen*

<b>KES-0302</b>	<b>Voldoen aan Handboek Toegankelijkheid</b>		
Brontekst:			
Actuele eistekst:	Handboek Toegankelijkheid van de gemeente Nijmegen is van toepassing op de openbare ruimte.		
Status:	Actueel	Belang:	Eis
Stakeholder(s):	Gemeente Nijmegen	Brondocument:	

<b>KES-0262</b>	<b>Evenementenproof</b>		
Brontekst:			
Actuele eistekst:	Stationsgebied Centrumzijde dient "evenementenproof" te zijn ingericht.		
Status:	Actueel	Belang:	Wens
Stakeholder(s):	Gemeente Nijmegen	Brondocument:	

<b>KES-0268</b>	<b>OVS-en zijn toepassing</b>		
Brontekst:	De ontwerpvoorschriften van ProRail zijn van toepassing.		
Actuele eistekst:	De ontwerpvoorschriften van ProRail zijn van toepassing.		
Status:	Actueel	Belang:	Wens
Stakeholder(s):	ProRail	Brondocument:	



---

<b>KES-0308</b>	<b>Voorzien in goede bewegwijzering voor voetgangers en fietsers.</b>		
Brontekst:			
Actuele eistekst:	Het stationsgebied dient te voorzien in goede bewegwijzering voor voetgangers en fietsers.		
Status:	Actueel	Belang:	Wens
Stakeholder(s):	Gemeente Nijmegen	Brondocument:	

<b>KES-0318</b>	<b>Kunstwerk Tony Cragg</b>		
Brontekst:			
Actuele eistekst:	Het kunstwerk "Drie abstracte objecten" van Tony Cragg dient te zijn ingepast in het vernieuwde Stationsgebied Centrumzijde		
Status:	Actueel	Belang:	Wens
Stakeholder(s):	Gemeente Nijmegen	Brondocument:	



## BIJLAGE 7 – FINANCIERINGSAFSPRAKEN: KOSTENVERDELING

a. **Stationshal:** *Rekening & Risico lenW, Vaste bijdrage NS*



b. **Fietsenstalling:** *Rekening & Risico lenW (40%) en Gemeente Nijmegen (60%)*



c. **Busstation:** *Rekening Provincie Gelderland, Risico Gemeente Nijmegen*



d. **Openbare Ruimte:** *Rekening & Risico Gemeente Nijmegen, 'Vaste' bijdrage Provincie Gelderland*



e. **Objectoverstijgende kosten:** *Naar rato bijdrage per partij, Risico rato Gemeente Nijmegen, lenW*





---

## BIJLAGE 8 – OVERZICHT SUBSIDIES

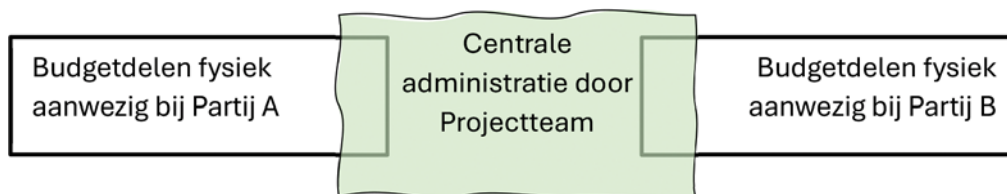
1. Toekenningsbeschikking incidentele specifieke uitkering Verkenningstudie verbetermaatregelen centrumzijde station Nijmegen van Ministerie van IenW aan de gemeente Nijmegen, d.d. 14 september 2023:

- Zaaknummer 31190074, nummer 5000006229 en codering E98
- Toekenning bruto € 5 miljoen, waarvan € 179.000 ten laste van BTW-compensatiefonds, uitkering aan gemeente € 4.821.000,- excl. BTW (niet geïndexeerd)
- Periode 1 november 2020 tot en met 31 oktober 2024
- Basis verstrekking art. 17, lid 2 van de Financiële-verhoudingswet, art. 4:23, lid 3 onder d van de Algemene wet bestuursrecht en art. 6, lid 2 van de Wet Mobiliteitsfonds

## BIJLAGE 9 – PROJECTBEHEERSING

Aangezien de projectorganisatie geen juridische entiteit is, worden subsidies /budgetten niet toegekend aan de projectorganisatie, maar altijd aan één van de Partijen en daar (fysiek) beheerd. Om de kosten te kunnen beheersen en budgetten te bewaken dient er één centrale administratie gevoerd te worden door het projectteam. Deze administratie wordt gevoerd op basis van deeladministraties van de partijen die deelbudgetten (fysiek) beheren:

Kern daarbij is dat te allen tijden rechtmatigheid en doelmatigheid volgens de financieringsafspraken aantoonbaar is.



### INKOOP

Indien het PMT besluit tot aangaan van verplichtingen (inkoop/inhuur), dan zal de inkoop altijd plaatsvinden vanuit één van de moederorganisaties.

Wanneer de inkoop kosten omvat die ten laste dienen te komen van meerdere budgetten, dan wordt dit onderling verrekend op basis van de centrale administratie, zodat kosten doelmatig en rechtmatig ten laste komen van de juiste financier conform gemaakte afspraken.

