



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat



Programma Hoogfrequent Spoorvervoer Nijmegen en westentree

Publiekssamenvatting tracébesluit



Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

Zowel het reizigers- als het goederenvervoer over het spoor zal naar verwachting de komende jaren groeien. Om de groei op het spoor in goede banen te kunnen leiden moet het Nederlandse spoornetwerk worden verbeterd. ProRail werkt samen met vervoerders in het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) aan meer reizigerstreinen op de drukste trajecten in Nederland. Op deze manier komt de toekomst steeds dichterbij: minder auto's en vliegtuigen en meer (hogesnelheids)treinen. Zo koppelen we steden beter aan elkaar, de Randstad beter aan de rest van het land én Nederland aan de rest van Europa.



Schiphol – Utrecht – Nijmegen

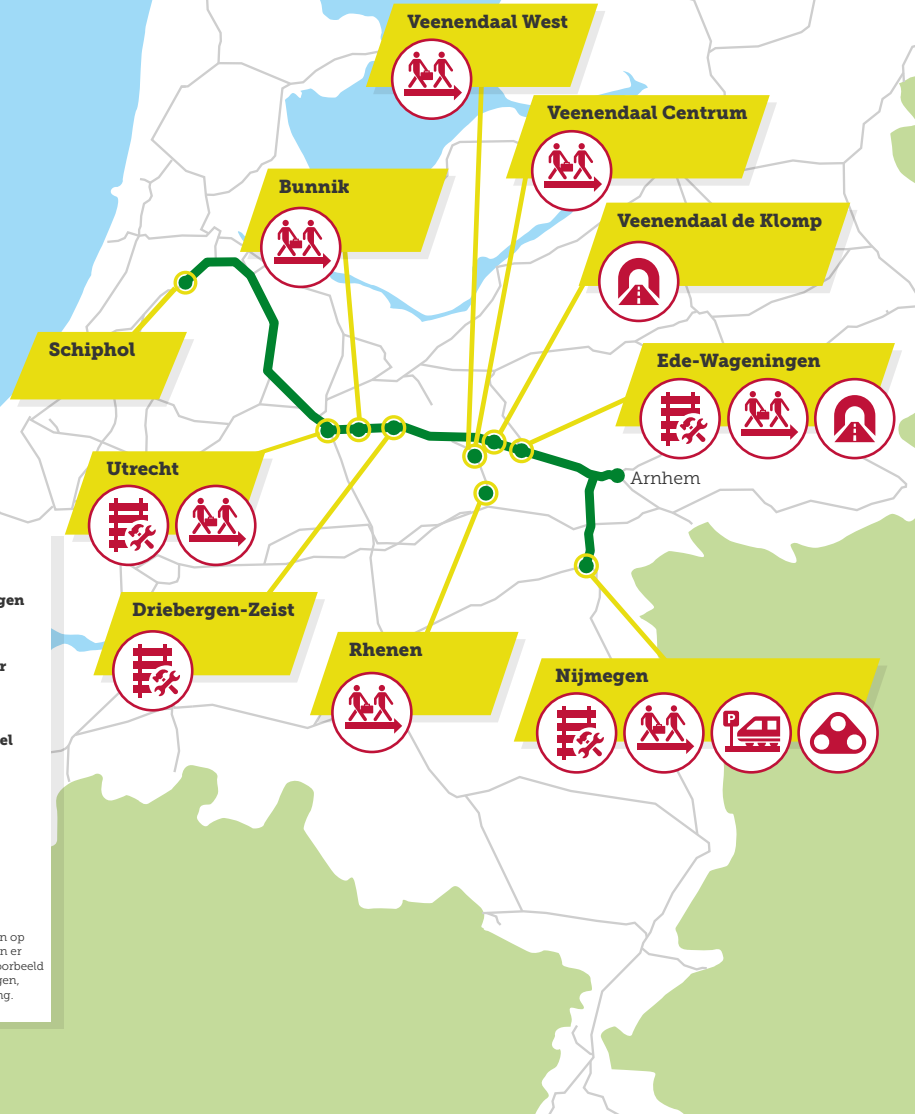


Legenda

- Spooraanpassingen
- Reizigerstransfer
- Opstelcapaciteit reizigersmaterieel
- Seinaanpassing
- Onderdoorgang

Situatie per 30-06-2021

De belangrijkste PHS maatregelen zijn op deze kaart aangegeven. Daarnaast zijn er voor PHS ook maatregelen voor bijvoorbeeld energievoorziening, geluid en trillingen, overwegveiligheid en be- en bijsturing.

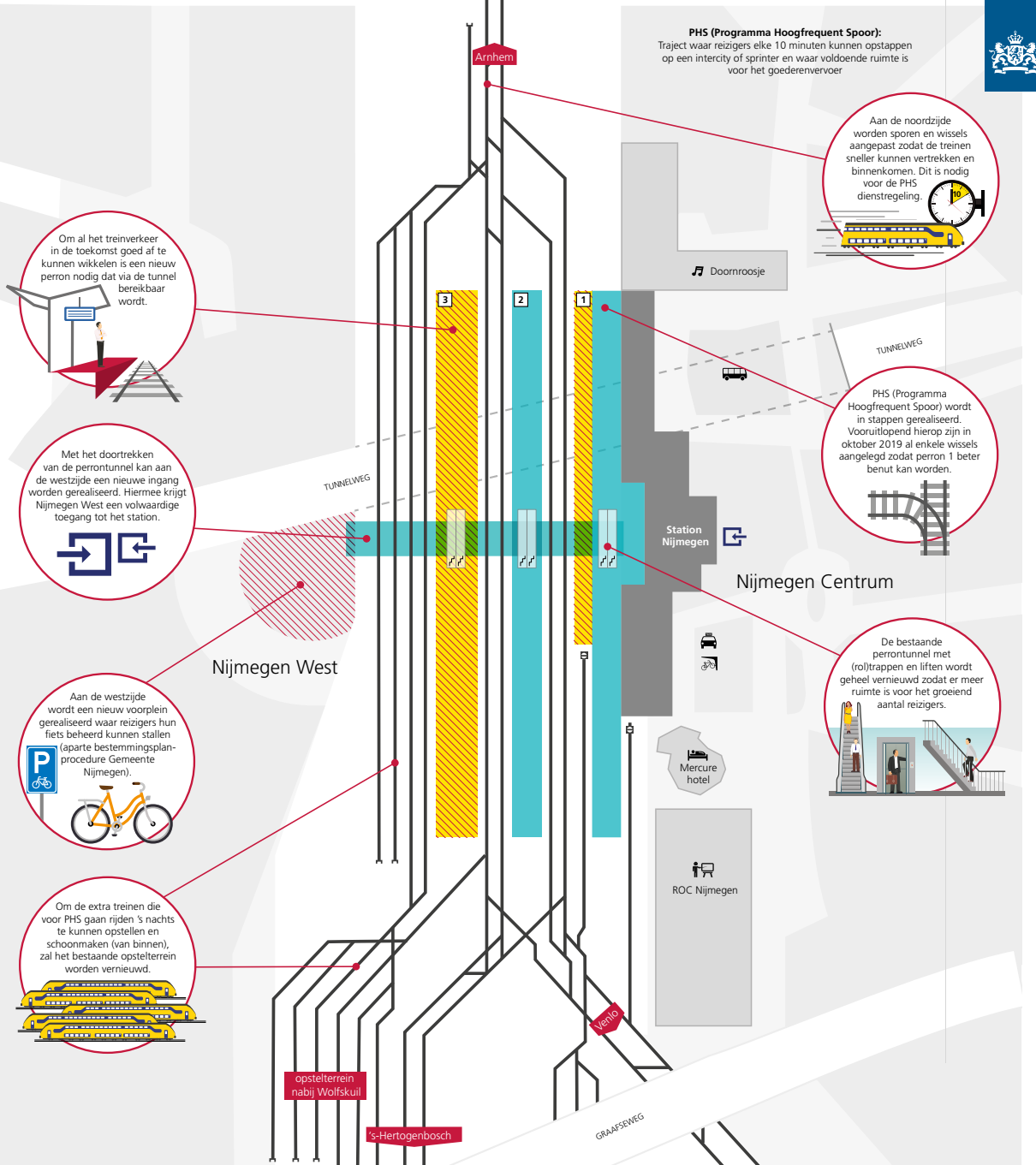


Zes intercity's, vier sprinters

Schiphol-Utrecht-Nijmegen

Eén van die drukke trajecten is Schiphol – Utrecht – Arnhem / Nijmegen (SUN). NS heeft de frequentie van intercity's van vier naar zes treinen tussen Arnhem, Utrecht en Schiphol verhoogd. Deze extra treinen rijden ook door naar Leiden, Den Haag en Rotterdam. In de periode 2025-2028 volgt een robuustere dienstregeling met een betere spreiding van de treinen over het uur op het traject Arnhem-Nijmegen.

Om dit mogelijk te maken zijn op de gehele lijn aanpassingen nodig aan sporen, stations, wissels en opstelreinen. Bijvoorbeeld de bouw van een keerspoor in Driebergen of een extra zijperron in Ede. En ook aanpassingen in Nijmegen aan het station, de sporen en het opstelreinen.



PHS Nijmegen en westentree

- Nieuwe perrontunnel met (rol)trappen en winkels.
- Aanpassing aan sporen en wissels.
- Derde perron.
- Parkeerruimte voor treinen.
- Een nieuwe volwaardige entree aan de westzijde van het station.



Station: prettig ov-knooppunt

- Het aantal reizigers op station Nijmegen groeit. Om reizigers te stimuleren de trein te nemen in plaats van de auto, is het belangrijk om goede voorzieningen te bieden aan reizigers.
- Er komt een nieuw perron met comfortabele voorzieningen en een perronkap die past bij de andere perronkappen.
- De huidige perrontunnel is te krap en moet worden verlengd naar het nieuwe perron. Besloten is een geheel nieuwe perrontunnel te bouwen met voldoende ruimte en (rol)trappen/liften. Winkels zorgen voor meer levendigheid in de tunnel.
- Tegelijk met de werkzaamheden voor PHS wordt ook groot onderhoud aan het station uitgevoerd. Zo krijgen bijvoorbeeld de oude gietijzeren perronkappen een grote onderhoudsbeurt. Op deze manier beperken we overlast voor reizigers.

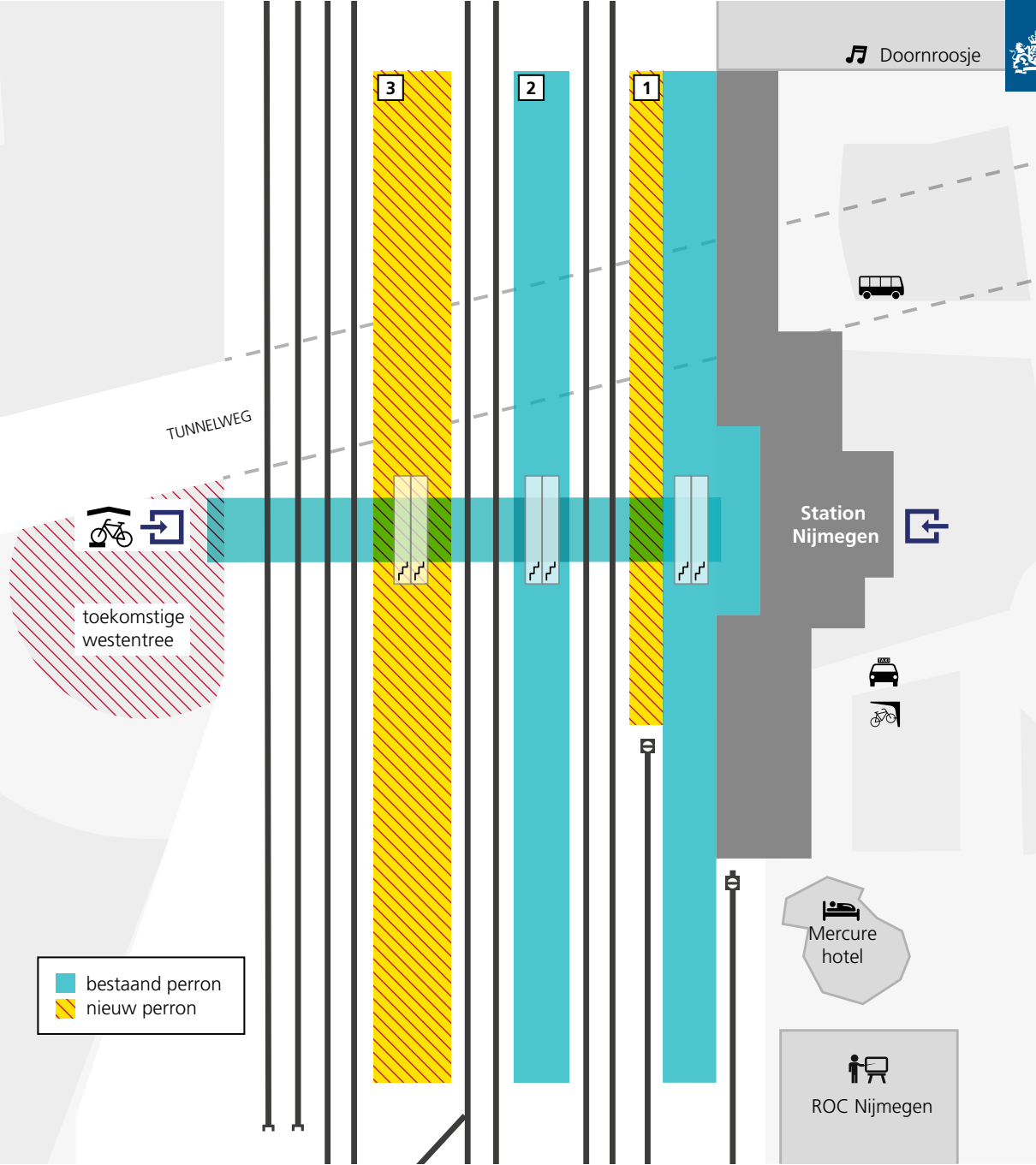




Volwaardige westentree

- In opdracht van de Gemeente Nijmegen verlengen we de perrontunnel naar de westzijde van het station, hierdoor komt er een zichtbare en volwaardige stationstoegang voor het stadsdeel Nijmegen West.
- De westentree komt uit op een verhoogd en groen plein waar ruimte is voor taxi's en halen & brengen van reizigers. Onder dit voorplein komt een beheerde fietsenstalling voor 3.000 plaatsen. Hiervoor volgt de gemeente Nijmegen een aparte bestemmingsplanprocedure.

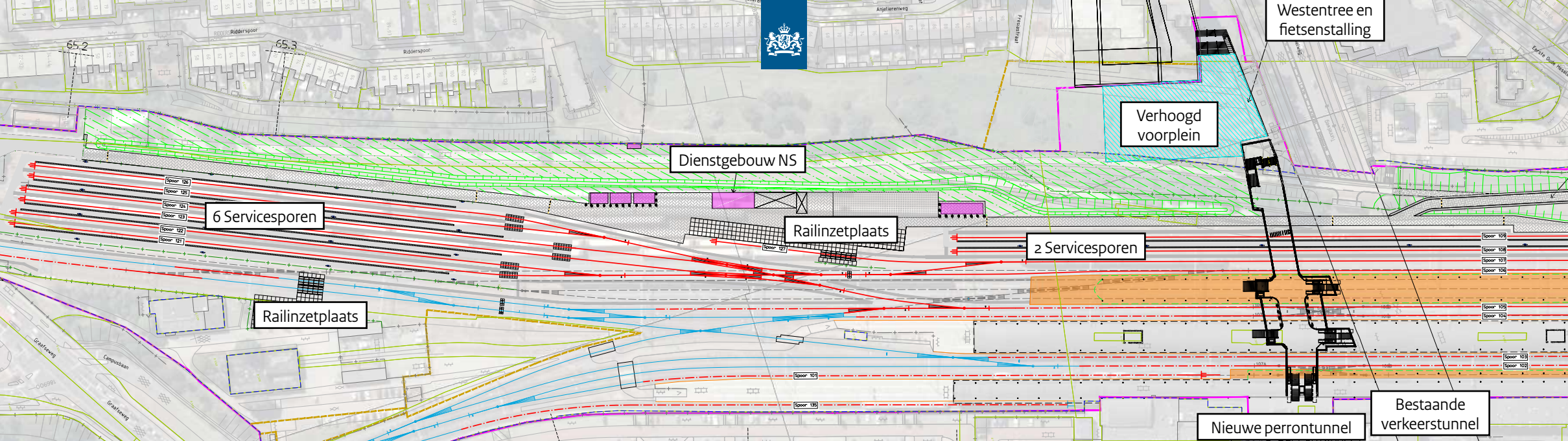




Aanpassing sporen en perrons

De capaciteit van sporen en perrons is onvoldoende om het gewenste kwaliteitsniveau voor de PHS-dienstregeling mogelijk te maken. Daarom breiden we bestaande perrons uit en bouwen we een extra eilandperron.

We passen sporen en wissels aan om de (nieuwe) perrons en de opstelsporen bereikbaar te maken. Treinen van en naar Arnhem kunnen dan ook sneller het station in- en uitrijden.



Opstelterrein bij Wolfskuil en station: parkeerplaats voor treinen

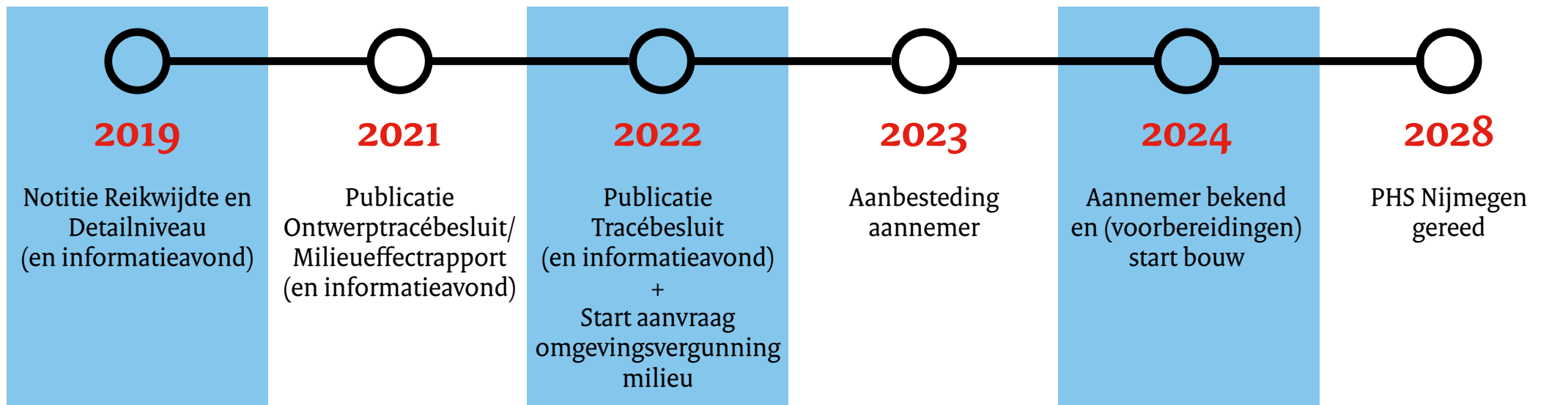
In Nijmegen is ruimte nodig om reizigerstreinen overdag en in de nacht te parkeren, van binnen schoon te maken en technisch te controleren. Treinen kunnen dan schoon en veilig op het juiste moment in de dienstregeling worden ingezet. Deze parkeerterruimte maken we op het bestaande emplacement nabij de wijk Wolfskuil en ter hoogte van het station.

In de zomer van 2021 heeft er groot onderhoud plaatsgevonden aan de sporen ten zuiden van het station. Tijdens deze werkzaamheden zijn de ongebruikte sporen die op het emplacement Wolfskuil lagen alvast verwijderd.

Door PHS komt hier een nieuw opstel terrein met zes sporen en een capaciteit van 42 'bakken' (=treindelen). Ter hoogte van het station bouwen we twee extra opstel sporen met een capaciteit van 25 'bakken'. Op het emplacement is ruimte gereserveerd voor de bouw van een dienstgebouw van NS. De infrastructuur benodigd voor de spoorse activiteiten bundelen we zoveel mogelijk, waarbij er ruimte vrijkomt voor groen. Dat zorgt voor meer biodiversiteit in deze omgeving. Op het opstel terrein passen we dimbare verlichting toe, het verlichtingsniveau wordt teruggebracht als er geen activiteit is.



Huidige planning PHS Nijmegen en westentree



sinds 2018

In gesprek met de omgeving

Gedurende het project zijn we in gesprek met omwonenden, belangengroepen, de wijkraden en plaatselijke en landelijke stakeholders van het project. Voorbeelden waarover we in gesprek zijn: groen langs het spoor, cultuurhistorie, opstel terrein bij Wolfskuil, geluid en trillingen.

Procedure

Om de aanpassingen in Nijmegen mogelijk te maken, volgen we de Tracéwetprocedure. Een tracébesluit is vergelijkbaar met een gemeentelijk bestemmingsplan, maar in dit geval is de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat het bevoegde gezag.

De eerste stap in deze procedure was de publicatie van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) in januari 2019. In de NRD is het plan aangekondigd en een eerste ontwerp gepresenteerd. In de periode tussen 2019 en 2021 is het ontwerp verder uitgewerkt en zijn de milieueffecten in kaart gebracht. Waar mogelijk en zinvol is rekening gehouden met de binnengekomen zienswijzen, reacties en adviezen naar aanleiding van de NRD.

De tweede stap was de publicatie van het ontwerp-tracébesluit (OTB) in juli 2021. In het OTB zijn de ligging van de nieuwe sporen en de aanpassingen aan het station (zoals het nieuwe perron en de nieuwe westentree) vastgelegd. Ook beschrijft het OTB de noodzakelijke maatregelen om de effecten voor de omgeving te voorkomen, zoals geluidsmaatregelen, landschappelijke en waterhuishoudkundige maatregelen.

Tegelijk met het OTB is ook het milieueffectrapport (MER) gemaakt. Het MER beschrijft de milieueffecten van het project. Hierin is ook gekeken naar mogelijke milieueffecten door het project op het tracé ten noorden van de Waal (tot aan de A15). Denk bijvoorbeeld aan geluid en trillingen, doordat treinen sneller gaan rijden.



Het MER is voorgelegd aan de Commissie m.e.r. Deze onafhankelijke commissie heeft het MER getoetst en in oktober 2021 advies uitgebracht (toetsadvies). Het advies is terug te vinden op de website van de Commissie m.e.r.

Het OTB en de MER hebben zes weken ter inzage gelegen en belanghebbenden konden een zienswijze indienen. In totaal zijn er 24 zienswijzen ingediend. De reacties op de zienswijzen zijn verwerkt in een reactienota. Op het toetsingsadvies van de commissie m.e.r. is ook een reactienota gemaakt. Naar aanleiding van de zienswijzen en het advies van de Commissie m.e.r. is een aantal wijzigingen doorgevoerd en zijn enkele onderwerpen nader toegelicht in de toelichting van het tracébesluit. Er is verder een aantal aanpassingen gedaan aan de besluittekst en de detailkaarten. Op 29 april 2022 heeft de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat het TB vastgesteld. Van 19 mei tot en met 29 juni 2022 kunnen belanghebbenden beroep instellen.



Wijzigingen tracébesluit ten opzichte van ontwerptractébesluit

Het tracébesluit is grotendeels hetzelfde gebleven als het ontwerptractébesluit. Wel is er nader onderzoek gedaan en zijn onderzoeken aangevuld, zoals bijvoorbeeld voor geluid, water en de landschappelijke inpassing. Ook zijn er verbeteringen doorgevoerd. Hierdoor en naar aanleiding van de ingebrachte zienswijzen op het OTB en het advies van de commissie m.e.r. is een aantal aanpassingen gedaan en zijn enkele onderwerpen nader toegelicht in de toelichting bij het tracébesluit.

De belangrijkste zijn:

- Toevoeging van geluidsmaatregelen aan de brug over de Waal.
- Beschrijving toepassing recente Beleidslijn kans op schade door spoortrillingen bij aanlegprojecten spoorweginfrastructuur.
- Beschrijving toepassing regels omtrent stikstof.
- Toelichting op bereikbaarheid, toegankelijkheid en veiligheid van de perrontunnel.
- Vervallen ruimtereservering tijdelijke fietsenstalling westelijke entree.
- Aanpassingen aan de besluittekst en detailkaarten in relatie tot bovenstaande.



Beroep instellen

Vanaf donderdag 19 mei tot en met woensdag 29 juni 2022 kunnen de volgende (rechts)personen een beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtsspraak van de Raad van State:

- Belanghebbenden.
- Niet-belanghebbenden die tijdig een zienswijze kenbaar hebben gemaakt of redelijkerwijs niet kan worden verweten geen zienswijze te hebben ingediend.

Beroep instellen kan bij:
Afdeling bestuursrechtsspraak van de Raad van State,
Postbus 20019, 2500 EA Den Haag.
Of via het Digitaal Loket: <https://loket.raadvanstate.nl/digitaal-loket/>.
Digitaal beroep instellen is alleen mogelijk voor burgers met een DigiD.



Geluid doorgaand spoor

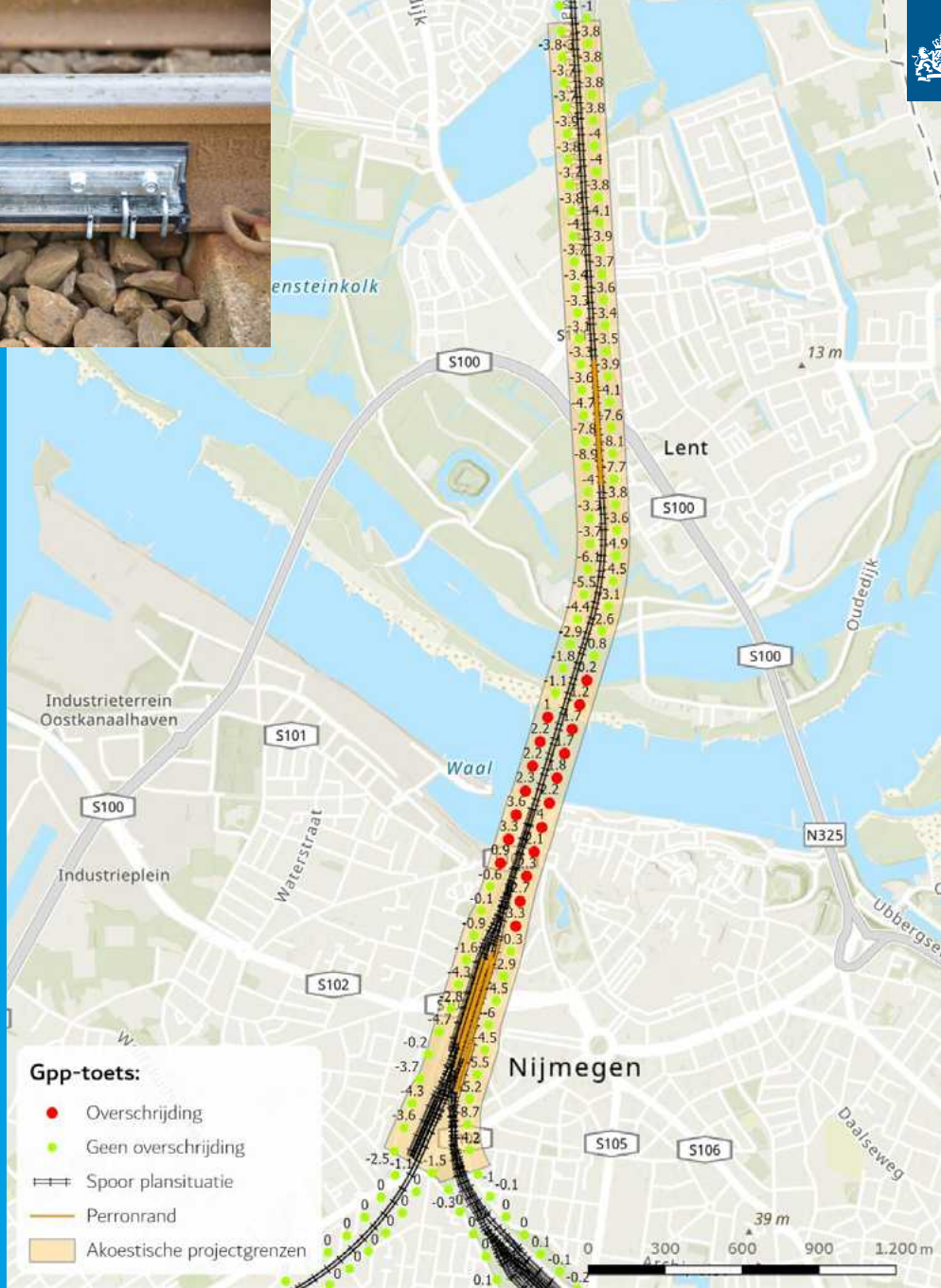
De maximaal toegestane hoeveelheid geluid van het spoor is vastgesteld en verschilt per locatie. Hiervoor zijn op verschillende punten langs het spoor geluidproductieplafonds (GPP's) ingesteld.

Op basis van het treinverkeer en het ontwerp is de toekomstige situatie in Nijmegen getoetst aan de GPP's. Als er een overschrijding van de GPP's wordt berekend, dan zijn maatregelen nodig. Eerst wordt dan gekeken naar de mogelijkheid van maatregelen aan de 'bron', dus maatregelen aan het spoor. Als dat onvoldoende oplevert, dan is een geluidscherm een mogelijkheid.

Uit de studie bleek dat er op meerdere plekken (rode bolletjes in kaart) een overschrijding wordt berekend van de GPP's. Ter hoogte van de GPP-overschrijdingen wordt vervolgens gekeken of er op woningniveau een toename is ten opzichte van de streefwaarde en of er maatregelen getroffen kunnen worden.

Maatregelen:

- Geluidscherm ter hoogte van het Stedelijk Gymnasium in Nijmegen van 1 meter hoog en 120 meter lang.
- Aanbrengen van 844 meter aan raildempers in het spoor.
- Maatregel aan de Waalbrug bestaande uit rubberen onderlegplaten in combinatie met raildempers (maatregel toegevoegd in TB).
- Onderzoek gevelmaatregelen aan zeven woningen aan de Oosterhoutsedijk in Lent (maatregel toegevoegd in TB).





Geluid emplacement

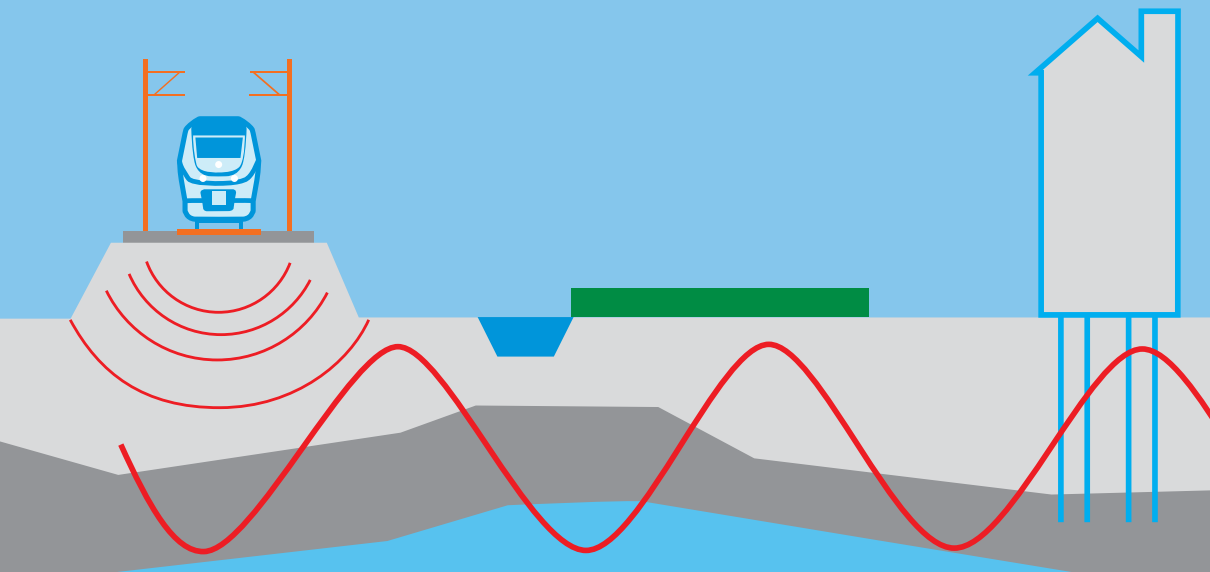
Voor het gebruik van emplacement Nijmegen heeft ProRail een omgevingsvergunning milieu van de gemeente Nijmegen. In deze vergunning zijn grenswaarden voor geluid opgenomen. Om het nieuwe opstel terrein en de sporaanpassingen mogelijk te maken wordt in 2022 een nieuwe omgevingsvergunning milieu aangevraagd.

Op basis van het voorgenomen toekomstige gebruik op het emplacement zijn de effecten op de geluidbelasting in de omgeving berekend. Het opstellen en rangeren van treinen zijn bepalende activiteiten die bijdragen aan de geluidbelasting. Bij de berekeningen is ook gekeken naar hinderlijke piekgeluiden en geluidmaatregelen om deze te beperken.

Uit de berekeningen blijkt dat de geluidbelasting in vrijwel het gehele gebied ten noorden van de Graafseweg toeneemt. De toename is het grootst bij de wijk Wolfskuil en de Handelskade. De geluidsbelasting blijft hier echter wel beperkt tot maximaal 55 dB(A) etmaalwaarde. In de omgeving van de spoorkuil, ten zuiden van de Graafseweg, zal de geluidssituatie iets verbeteren. De nieuwe situatie is naar verwachting vergunbaar door de gemeente Nijmegen.

Om de geluidbelasting en piekgeluiden afkomstig van het emplacement te beperken zijn geluidmaatregelen noodzakelijk. Alle nieuw te bouwen wissels zijn straks voorzien van spoorstaafconditionering, een systeem dat zorgt voor smering van de sporen tegen booggeluid. Ook worden alle sporen en wissels op het emplacement voegloos uitgevoerd, waarmee het rangeren van treinen minder geluid maakt.





Trillingen

Trillingen van een trein ontstaan simpelweg doordat de trein over de rails rijdt. De wrijving van de wielen veroorzaakt een trilling die door de grond wordt doorgegeven. Daarnaast kan het schudden van de wagons zorgen voor (laagfrequente) trillingen in de bodem. Er bestaat op dit moment geen wetgeving voor trillingen. Bij een Tracéwetprocedure zijn er wel richtlijnen voor trillingen. Die richtlijnen staan in de Beleidsregel trillinghinder spoor (Bts) (<https://wetten.overheid.nl/BWBR0031466/2014-03-27>). Tevens is door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in januari 2022 een beleidslijn kans op schade door spoortrillingen bij aanlegprojecten spoorweginfrastructuur opgesteld. Deze nieuwe beleidslijn verandert de uitkomsten van het OTB niet. Wel zorgt deze ervoor dat burgers zo goed mogelijk ondersteund worden bij onderzoek naar en afhandeling van eventuele schade.

In het trillingsonderzoek zijn 2.177 panden onderzocht. Na de ingebruikname van het project zal qua trillingshinder bij vijf panden aan de Parallelweg in Lent sprake zijn van overschrijding van de toename van de trillingsterkte volgens de Bts. Deze lokale overschrijding van de grenswaarden wordt veroorzaakt door de snelheidsverhoging op het traject ten noorden van het station Nijmegen. Maatregelen treffen die als doelmatig worden beoordeeld zijn niet mogelijk, de investeringen staan in dit geval niet in verhouding met wat ze opleveren aan het beperken van de hinder.

Uit het onderzoek blijkt verder dat er bij drie panden aan de Stationsweg in Ressen een kleine kans is van 1 tot 3% op schade door treinverkeer. Bij deze drie woningen volgt een bouwkundig onderzoek. Vanwege de hoge onzekerheid dat er schade optreedt in combinatie met de hoge kosten worden vooraf geen maatregelen getroffen.



Externe veiligheid

Externe veiligheid gaat over het beheersen van risico's op zware ongevallen met mogelijk grote gevolgen voor de omgeving. Denk aan het vervoer van gevaarlijke stoffen zoals LPG. Wetgeving over dit aspect wordt geregeld in de wet Basisnet Spoor.

Er is in de huidige situatie én in de plansituatie sprake van vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor in Nijmegen. Door het project vindt *geen* toename plaats van risicovolle activiteiten.



Luchtkwaliteit

De regelgeving met betrekking tot de luchtkwaliteit van de buitenlucht is opgenomen in de Wet milieubeheer (Wm). Bij het project PHS Nijmegen wijzigt het aantal treinen in de plansituatie nauwelijks ten opzichte van het huidige aantal treinen.

Het project is getoetst aan de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO_2) en fijnstof (PM_{10} en $\text{PM}_{2,5}$). Het project leidt niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit.



Water

Het ontwerp is afgestemd met het Waterschap Rivierenland (Watertoets).

Het spoortalud tussen de Hezelpoort en de Waal fungeert ook als waterkering. Deze functie verandert niet door de bouw van PHS Nijmegen.

De bouw van PHS Nijmegen heeft wel tot gevolg dat er meer verhard oppervlak wordt gerealiseerd. Bijvoorbeeld door het extra perron en de nieuwe dienstweg. Om die toename te compenseren maken we infiltratievoorzieningen in de perrons en een aantal wadi's langs de randen van de nieuwe dienstweg. Dat zijn verlaagde groene zones, die zich tijdens een regenbui kunnen vullen met water.



Stedenbouw

Door de bouw van de nieuwe westelijke entree wordt het visueel-ruimtelijke karakter en daarmee de belevingswaarde van het gebied langs het spoor positief beïnvloed.

De realisatie van een nieuwe westelijke entree zorgt er niet alleen voor dat het station een tweede volwaardige ingang krijgt, maar vormt ook de katalysator voor stedelijke ontwikkeling.

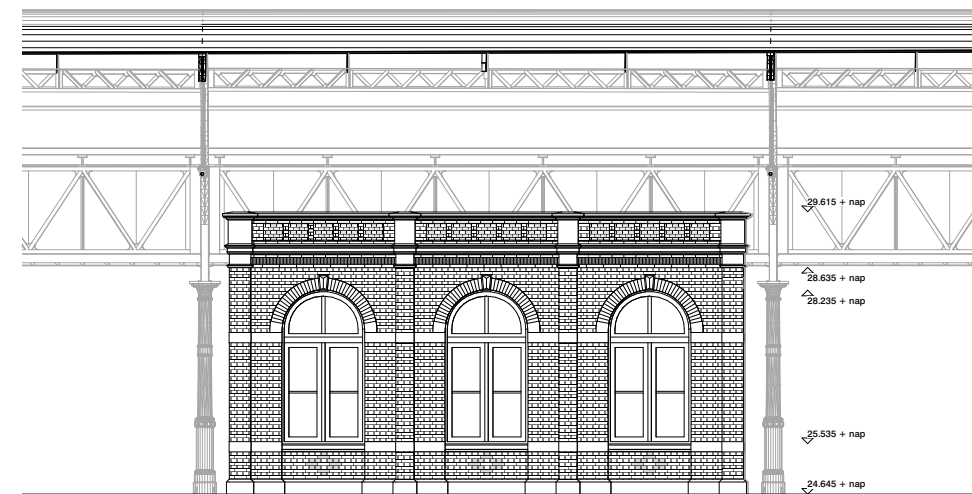




Cultuurhistorie

De historische wachthuisjes op het bestaande eilandperron 3-4 hebben een hoge monumentale waarde. Ze staan in de weg voor de aanpassingen, maar slopen is niet wenselijk. Daarom is in afstemming met het gemeentelijke Ruimtelijk Kwaliteitsteam besloten om de wachthuisjes op een andere locatie op het perron te plaatsen. Daarbij zullen ze weer hun oude functie krijgen en reizigers beschutting bieden tijdens het wachten.

Ook de historische perronkappen op het perron hebben een monumentale status. Inkorten van de lange kap op perron 3-4 is noodzakelijk. Dit zal zorgvuldig gebeuren, gelijk met met de renovatie van de perronkappen.



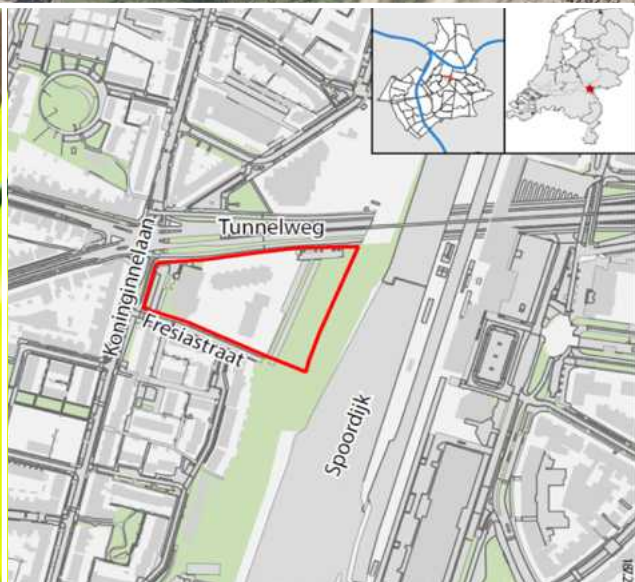


Archeologie

In mei en juni 2020 is een proefsleuvenonderzoek uitgevoerd in stationsgebied West. Dit onderzoek is uitgevoerd door een extern bureau in opdracht van de gemeente Nijmegen. Het grootste deel van het onderzochte gebied ligt op grond van de gemeente. Een klein deel heeft betrekking op het gebied behorende bij het tracébesluit.

Er bestond een reële kans op het aantreffen van niet-gesprongen explosieven, omdat in het gebied hevig is gevochten tijdens de Tweede Wereldoorlog. Het archeologisch onderzoek is daarom uitgevoerd in samenwerking met een explosievendeskundige en een beveiligde graafmachine. Omdat er ook sprake was van bodemverontreiniging was er een samenwerking tussen alle bodemspecialisten.

In totaal zijn 11 proefsleuven aangelegd met verschillende lengtes en breedtes. Daarbij is een meervoudige vindplaats aangetoond met archeologische grondsporen uit de late prehistorie tot en met de Nieuwe Tijd. Bijvoorbeeld sporen die kunnen duiden op een 'spieker' (bijgebouw uit de late prehistorie) of een crematiegraf. Ook enkele scherven van aardewerk en halzen van kruiken uit de Romeinse tijd zijn gevonden. Sporen uit de Tweede Wereldoorlog die zijn aangetroffen betreffen een schuttersput/communicatiepost. De vindplaats is voldoende waardevol om te behouden. Omdat de ontwikkelingen in het gebied dit echter onmogelijk maken, zal deze worden opgegraven na afloop van de sloop van het bovengrondse deel van het UWV-gebouw en voorafgaand aan de ondergrondse sloop en nieuwbouw. Dit onderzoek wordt naar verwachting eind 2023/begin 2024 uitgevoerd.





Bodem

Bij het project PHS Nijmegen worden gronden die vrijkomen (bijvoorbeeld door het graven voor de perrontunnel) zoveel mogelijk hergebruikt. Wanneer dit niet mogelijk is, wordt in samenspraak met de gemeente een plan opgesteld dat voorziet in het afvoeren van deze grond naar een erkend verwerkingsbedrijf.

Bij bodemonderzoek is vastgesteld dat verspreid over het emplacement de bodem licht tot plaatselijk sterk verontreinigd is. De verontreinigingen bestaan voornamelijk uit zware metalen en verontreinigingen welke bijvoorbeeld afkomstig zijn van bedrijfsmatige activiteiten uit het verleden. Denk daarbij aan op- en overslag van kolen, stookresidu van stoomlocomotieven en lekkages van diesellocs. De verontreinigingen vormen echter geen risico voor mens en milieu.



Natuur

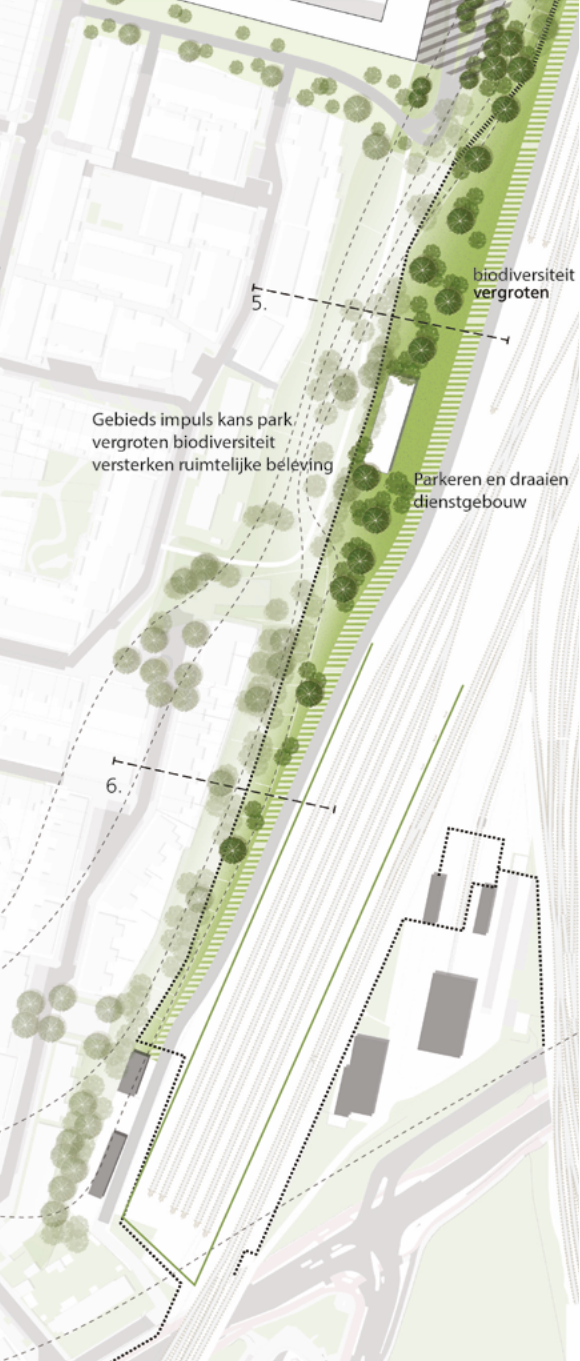
De gevolgen in Nijmegen ten aanzien van het aspect natuur zijn beperkt. Er is er geen sprake van een essentieel leef- of voedselgebied voor dieren of er is voldoende alternatief gebied aanwezig. Wanneer het gaat om beschermde dieren en planten, dan treffen we maatregelen die er voor zorgen dat de effecten zo beperkt mogelijk blijven. Bijvoorbeeld door het maaien en/of snoeien van de aanwezige begroeiing in het werkgebied voorafgaand aan de werkzaamheden en deze begroeiing kort te houden totdat de werkzaamheden zijn afgerond. Daardoor wordt het voor dieren minder aantrekkelijk om te verblijven op de bouwlocatie. En we werken zoveel mogelijk buiten het broedseizoen. Wanneer dit niet kan, worden geschikte broedlocaties voorafgaand aan het broedseizoen ongeschikt gemaakt en gehouden.

In het gebied komt de Wilde Averuit voor. Deze plant is zeldzaam en komt nog maar op enkele plaatsen voor in Nederland, waarvan twee locaties in Nijmegen. Er zal een tijdelijke verstoring van het leefgebied plaatsvinden. Hiervoor wordt een ontheffing aangevraagd en waar nodig in herstel worden voorzien.

Natura 2000-Rijntakken

In de buurt van het plangebied ligt het Natura-2000 gebied Rijntakken. Uit de studie voor het OTB is gebleken dat er tijdens de bouwfase géén (significante) effecten ten aanzien van stikstofdepositie op dit natuurgebied te verwachten zijn. Inmiddels is er ook een bouwvrijstelling opgenomen in de wet, waardoor bouw- en aanlegprojecten geen vergunning meer hoeven aan te vragen voor het uitvoeren van werkzaamheden met betrekking tot de effecten van stikstofneerslag op de bodem van Natura-2000 gebieden.





Legenda

- Kruidrijk grasland binnen scope vergroten van de biodiversiteit
- Kruidrijk grasland buiten scope vergroten van de biodiversiteit
- Talud
- Ruimte reservering uitwerking spoorsie functies
- Projectgrens Westelijke entree en fietserstalling
- Nieuwe verkeersweg indicatief
- Behoud locatie hekwerk ProRail
- Nieuwe locatie hekwerk ProRail
- Aantrekkelijke voetgangers verbinding zoekgebied (buiten scope)
- Nieuw bebouwing
- Bestaande gebouwen
- Nieuw geluidscherm
- Hoogtelijnen stuwwal
- Nieuwe bomen
- Nieuw struweel
- Bestaande bomen
- Bestaand struweel
- Profiellijn
-



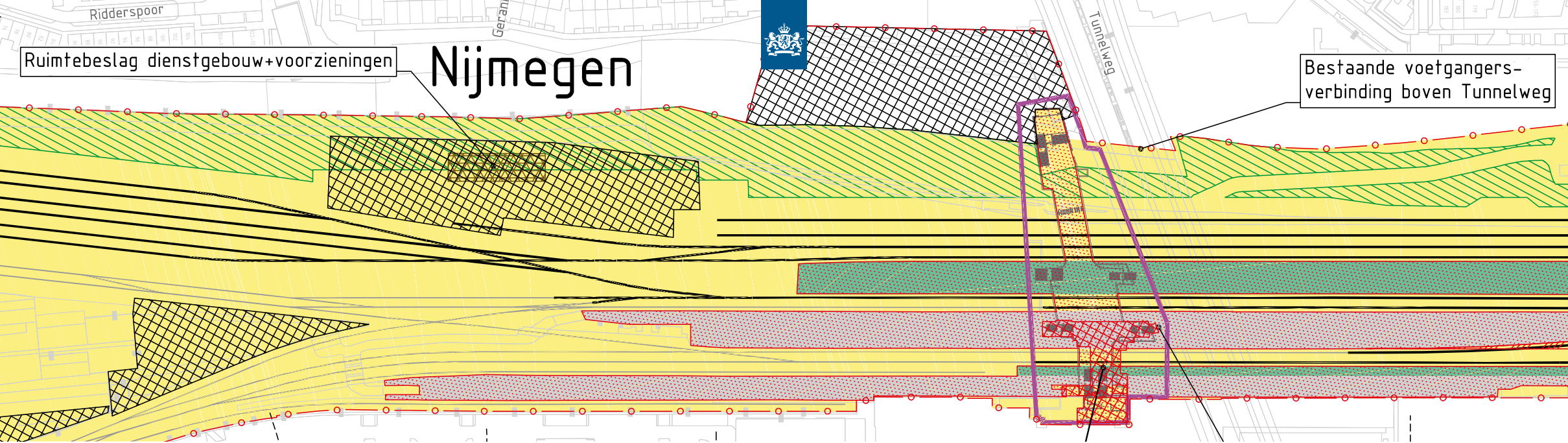
Landschap

Het thema natuur en ecologie is uitgewerkt in een landschapsplan, dat als bijlage is gevoegd bij het tracébesluit. Er wordt bijvoorbeeld een groenstrook aangelegd op het talud aan de westzijde. Dit ligt deels op grond van ProRail en deels op grond van de gemeente Nijmegen.

Het opstel terrein bij de wijk Wolfskuil wordt zodanig ingericht dat er zoveel mogelijk ruimte overblijft voor groen. Er komt een bloemrijke zone, afgewisseld met bomen en struiken.

Bij de nieuwe westentree wordt de stuwwalbeleving zoveel mogelijk benadrukt.

In de fase na vaststelling van het tracébesluit wordt het landschapsplan verder in detail uitgewerkt in een inrichtingsplan.



Nijmegen

Ruimtebeslag dienstgebouw+voorzieningen

Bestaande voetgangers-
verbinding boven Tunnelweg

De (werk)terreinen

Het project PHS Nijmegen en westentree wordt volledig gerealiseerd op gronden in eigendom van ProRail en de samenwerkingspartners in dit project (met name gemeente Nijmegen en NS Vastgoed). Om een project van deze omvang te realiseren dienen er locaties beschikbaar te zijn voor de aannemer om zijn materialen en gereedschappen op te kunnen slaan en om bouwketen te kunnen plaatsen. Hiervoor zijn in de huidige plannen drie locaties aangemerkt (zie zwartgeruite vlakken).

De werkerterreinen liggen zo dicht mogelijk bij het specifieke bouwdeel waar de aannemer aan werkt. De terreinen zijn toegankelijk via spoor, de openbare weg en de toegangsweg naar het spooreplacement. De verkeercirculatie van het bouwverkeer wordt in afstemming met de gemeente bekeken. Hierbij wordt ingezet op de minste impact van het bouwverkeer op de omgeving op het gebied van veiligheid, doorstroming en geluid.



Tijdelijke fietsenstalling

Om ruimte te maken voor de bouw van de nieuw westelijke entree is een werkterrein gepland op de plek waar nu fietsen staan gestald. Die stallingen verdwijnen. De in het OTB opgenomen ruimtereservering voor een tijdelijke fietsenstalling ter hoogte van het P+R terrein is vervallen in het tracébesluit. De gemeente zorgt voor een tijdelijke fietsenstalling aan de westzijde, waarvan de locatie nog onbekend is. Fietsers kunnen ook gebruik blijven maken van de stalling aan de oostzijde.



Meer informatie

Meer informatie staat op:

www.platformparticipatie.nl/phsnijmegen en
www.prorail.nl/nijmegen/tracebesluit.

Liever telefonisch contact?

- Voor inhoudelijke vragen over het project kunt u bellen naar Publieksvoorlichting van ProRail, telefoonnummer 0800 7767 245.
- Voor vragen over de procedure kunt u bellen naar directie Participatie van Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, telefoonnummer 070 456 89 99.

Mocht de informatie uit dit document afwijken van het tracébesluit (TB), dan is het TB leidend.