# Station Nijmegen

## Lobbyplan

 Mei 2019

Matthijs Lenis, Berty Weernink, René Duifhuizen



### De [maatschappelijke] opgaves

Nationale en regionale belangen en uitgangspunten:

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|

|  |  |
| --- | --- |
| *Nationaal* | *Regionaal* |
| Het realiseren van een veilig, robuust, en duurzaam mobiliteitssysteem. Daarbij is het uitgangspunt van het Rijk om nieuwe ontwikkelingen nabij bestaande en nieuwe knooppunten in het mobiliteitssysteem te concentreren, op locaties met restcapaciteit of waar die capaciteit eenvoudig is te realiseren. | Het Nijmeegse stationsgebied betreft een complexe opgave, waarbij de transformatie van het station een onderdeel is. De ontwikkeling van het Nijmeegse stationsgebied gaat ook over de bouw van woningen, hotels, congresruimte, winkels en werkplekken. |
| Doelstelling: Méér schone kilometers bij dagelijkse verplaatsing. | Arnhem en Nijmegen staan in de top 10 van meest filegevoelige steden van Nederland. Zonder ingrijpen komt de bereikbaarheid in de regio de komende jaren onder druk te staan. De ruimtelijke opschaling van de kenniseconomie en het faciliteren van stedelijke groei maken goede (inter)nationale verbindingen van strategisch belang.  |
| Er is een groeiende vraag naar woningen door druk vanuit de Randstad richting deze regio, waarbij de woningbouwopgave voor Nijmegen eruit springt . Daar hoort een goede connectiviteit bij.  | De verstedelijkingsopgave in de driehoek Arnhem-Nijmegen-FoodValley is groot. Er is in deze regio tot 2040 een behoefte aan ruim 40.000 woningen. Nijmegen groeit tot 2040 van 175.000 naar ca. 200.000 inwoners**.** Gelet op de demografische ontwikkeling van Nijmegen zal een groot deel hiervan in Nijmegen worden gebouwd. Dit leidt onder meer tot toenemende mobiliteit op een nu al zwaar belast mobiliteitssysteem. De ruimtelijke opschaling van de kenniseconomie en het faciliteren van stedelijke groei maken goede (inter)nationale verbindingen van strategisch belang. Mensen en goederen moeten zich op een snelle en duurzame manier in de regio en tussen de regio’s kunnen verplaatsen.We kunnen de druk op de Randstad verlichten en voldoen aan deze vraag vanuit de Randstad én eigen groei mits de connectiviteit op orde is.  |
| Realiseren van nieuwe locaties voor wonen en werken nabij mobiliteitsknooppunten . | Arnhem-Nijmegen is het grootste stedelijk netwerk/economisch zwaartepunt in Oost-Nederland en multimodaal knooppunt:ontsluiting via weg, spoor en water. |
| Bundeling van internationaal treinvervoer vanuit de Randstad naar Duitsland en (HSL-net richting het Ruhrgebied/Frankfurt en Berlijn) op één oostelijke corridor: Utrecht – Arnhem – Düsseldorf | Schakel tussen Randstad en Nordrhein-Westfalen |
| Uit het recente toekomstbeeld OV 2040 blijkt dat het OV flink zal groeien tot 2040 (30 tot 40% toename). | Met name in en tussen de grote steden neemt het gebruik van het OV enorm toe, zo ook in Nijmegen |
| Groei goederenvervoer per spoor (van 41 miljoen ton nu naar zo’n 60 miljoen ton in 2030). | Het OV-netwerk op het spoor loopt door deze groei op een aantal plaatsen tegen capaciteits-en kwaliteitsgrenzen aan. |
| Uitvoering van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS); Er wordt al flink geïnvesteerd in spoorinfrastructuur door de uitvoering van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). Het ministerie van I&W heeft met PHS tot doel om ruimte op het spoor te creëren voor zowel het groeiende personenvervoer als het goederenvervoer. Hierdoor kan de trein de economische centra van Nederland bereikbaar houden. | Station Nijmegen is als eindpunt van de lijn Schiphol- Utrecht–Nijmegen onderdeel van het PHS. Om de spoorcapaciteit te vergroten moet het station en emplacement worden aangepast. De aanpassingen die nodig zijn voor het realiseren van PHS vormen de katalysator voor de ontwikkeling van een volwaardige westelijke stations-entree en de directe omgeving. Hiermee wordt een flinke stap gezet in het toekomstbestendig maken van het station Nijmegen. |
| Mensen en goederen moeten zich op een snelle en duurzame manier in de regio en tussen de regio’s kunnen verplaatsen. | Nijmegen is aantrekkelijk als plek voor het (inter) nationale bedrijfsleven. Dergelijke internationale verbindingen zijn van groot belang voor het (inter)nationale bedrijfsleven in zowel Foodvalley (WUR campus) als in Arnhem en Nijmegen (Campus Heijendaal, Novio Tech Campus).Het functioneren van deze nieuwe corridor wordt versterkt als de nabije opstaplocaties ook op orde zijn en het comfort bieden wat verwacht mag worden. |

 |  |

### Bredere aanpak gewenst

Het station en het stationsgebied van Nijmegen hebben te maken met diverse knelpunten die een goede en comfortabele transferfunctie in de weg staan. Het is volgens ons daarom nú tijd om óók te investeren in de transferfunctie van het station Nijmegen. Reizigers willen namelijk ook gemakkelijk kunnen opstappen, overstappen op OV, hun fiets parkeren (the ‘last mile’). Anders gezegd, zonder investeringen in de transferfunctie van station Nijmegen is het niet mogelijk de groei aan reizigers op te vangen en hebben investeringen in de infra ook minder nut.

De noodzaak voor een bredere aanpak van het station en omgeving wordt steeds urgenter. Dat heeft alles te maken met de ontwikkeling van landelijke reizigersstromen, het toekomstbeeld dat in OV 2040 wordt geschetst en de manier waarop Duitsland, de Randstad en Oost-Nederland met elkaar verbonden zijn. Maar natuurlijk ook met de reizigersstromen in en rond Nijmegen met HOV-lijnen naar de belangrijkste werklocaties, zoals de campus Heijendaal (met Radboud Universiteit, Radboud UMC, Hogeschool Arnhem Nijmegen de grootste werklocatie van Gelderland), de NovioTech Campus en andere belangrijke werklocaties. De opwaardering van station Heijendaal en de elektrificatie van de Maaslijn (Nijmegen- Roermond) zijn daarin overigens ook belangrijke projecten.

FACTS & FIGURES (Plaatjes folder inclusief landkaart)

* 50.000 TREINREIZIGERS PER DAG
* 30.000 BUSREIZIGERS PER DAG
* 10ᵉ STATION VAN NEDERLAND
* 2ᵉ STATION BUITEN DE RANDSTAD
* 4 INTERCITY’S EN 6 SPRINTERS PER UUR MET PHS
* BELANGRIJKE TRANSFERFUNCTIE NAAR CAMPUS HEYENDAAL (RADBOUD UNIVERSITEIT, RADBOUD UMC, HOGESCHOOL ARHEM NIJMEGEN, NOVIOTECH CAMPUS)
* GROOTSTE BUSSTATION

### Het lobbydoel

“We willen Provincie , Rijk , ProRail en NS uitnodigen om -ieder vanuit hun eigen verantwoordelijkheid- samen met de gemeente Nijmegen een volgende stap te zetten en met elkaar te kijken waar we samen kunnen

investeren. Met als doel station Nijmegen naar een hoger plan te tillen als belangrijk OVknooppunt in Nederland en zo bij te dragen aan versterking van het nationale

vestigingsklimaat voor bedrijven en bewoners.

* --Of-- mee te werken om de transfercapaciteit van het station te vergroten en het station te transformeren tot een overzichtelijk en uitnodigend visitekaartje in samenhang met de herontwikkeling van het stationsgebied, zodat een toekomstbestendige en bereikbare woon-werkomgeving (blz 59 novi) wordt gerealiseerd.

### De kernboodschap

In het stationsgebied van Nijmegen komen de hierboven aangegeven gezamenlijke (meervoudige) complexe belangen van het Rijk en lokale overheden samen in optima forma. Hier ligt de kans om opgaven op het gebied van de kenniseconomie, het nationale OV-systeem, stedelijke vernieuwing en woningbouw integraal op te pakken en zo meerwaarde te creëren. Niet los van elkaar maar in samenhang én met elkaar.

#### Actuele ontwikkelingen

De gemeente Nijmegen heeft aan ProRail en NS Stations gevraagd om ook de mogelijkheid van het verplaatsen van commerciële functies naar de perrontunnel als variant te ontwikkelen. Het lijkt nog op tijd om de juiste besluitvormingsinformatie op te leveren voor dit najaar. Er bestaat zo nog een kans om binnen het PHS-besluitvormingsproces mee te liften. Het achterliggende doel is om de stationshal te kunnen transformeren in een representatieve en toekomstvaste ruimte. Om dat doel te bereiken heeft de gemeente Nijmegen onder meer de ambitie uitgesproken om de oorspronkelijke van Ravensteyn-gevel te herstellen en de stationsomgeving kwaliteit te geven. Dit doel kan slechts bereikt worden door een aantal commerciële functies uit de stationshal te verplaatsen. De gemeente heeft een uitdrukkelijke voorkeur uitgesproken voor verplaatsing van een deel van de commerciële functies naar de perrontunnel.

ProRail richt zich voor PHS Nijmegen/Westentree op besluitvorming in het DO PHS eind 2019 en streeft er naar om dit najaar 2019 het besluitvormingsdossier van de variantenstudie af te ronden. Gezien de aard en financiering van de commerciële ruimtes in de tunnel betreft dit een substantiële wijziging. Dit vraagt bij het vaststellen van de voorkeursvariant extra aandacht, omdat dit niet past binnen de kaders van het eerder vastgestelde voorkeursalternatief.

### Buiten de scope van PHS valt het visitekaartje van het station, te weten het ontvangstdomein, de bestaande perrontunnel en de stationshal. Er zijn daarin een aantal structurele knelpunten te noemen:

### het huidige station is nu slechts aan een zijde ontsloten

### er is onvoldoende intuïtieve oriëntatie voor de reizigers, er zijn veel barrières en kruisende reizigersstromen, de oversteekplaatsen kunnen veiliger

### er is een onduidelijke aanlooproute

### er is sprake van verrommeling van én leegstand in de monumentale gebouwen van het station

### de benutting en bereikbaarheid van de fietsenstallingen op en onder het stationsplein is niet efficiënt

* het busstation is te krap en veroorzaakt nu vertragingen

### Door al deze zaken samen komt de verbinding tussen het station en de stad voor de reiziger onvoldoende tot stand.

### Het krachtenveld / allianties

Multi-disciplinair
Station Nijmegen is een belangrijk mobiliteitsknooppunt: lokaal, regionaal én (inter)nationaal. Deze functie sluit niet aan bij de huidige inrichting en uitstraling van het station en de directe omgeving.

In 2018 hebben gemeente, NS, ProRail en Provincie Gelderland afgesproken dat er een gezamenlijk plan wordt neergelegd voor het station aan centrumzijde (stationsgebouw, plein). Op dit moment wordt dit plan opgesteld en medio 2019 zal dit gereed zijn, inclusief kostenraming. Uit de eerste resultaten blijkt dat rekening moet worden gehouden met een flinke investering (orde grootte € 100 miljoen) om de ambities waar te kunnen maken en station Nijmegen te transformeren tot een comfortabel OV knooppunt. De gemeente Nijmegen heeft onlangs in haar begroting € 10 mln gereserveerd voor deze centrumzijde (bovenop de € 5.5 miljoen die voor de westzijde is gereserveerd).

De benodigde middelen zijn o.a. nodig voor:

* Centrale voetgangers-as (verbrede perrontunnel met commerciële functies)
* Aanpassen stationshal
* Ondergrondse fietsenstalling centrumzijde
* In ere herstellen cultuurhistorische gevel
* Herinrichting en vergroening Stationsplein

Toekomstvast, duurzaam busplein (comfortabele transfer)

* Looproutes centrum

##### **Bestaande Overleggen:**

* Stuurgroep PHS: hier zitten alle partijen in: Ministerie I&W, Arriva, ProRail, NS, Provincie, Nijmegen
* BO PHS: 2 gedeputeerden, min I&M (Rachel van Houwelingen), NS (Joost vd Bijl, regiodirecteur) ProRail (Dorothe Wennekendonk, regiodirecteur)
* BO centrumzijde: Pier Eringa, Rogier van Boxtel, Mark Frequin (min I&W)
* BO Heijendaal

##### **Contacten:**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Ministerie I&W** | **Zie organigram I&W** | **Ons belang** | **Hun belang** |
| Bestuurlijk |  |  |  |
| Minister | Cora van Nieuwenhuizen: beleidsterreinen: water, maritieme zaken, weginfrastructuur en luchtvaart.  | Plaats verwerven in MIRT | Het ministerie van IenW zet in op leefbaarheid en bereikbaarheid, met een vlotte doorstroming in een goed ingerichte, schone en veilige omgeving. Het ministerie werkt aan krachtige verbindingen over de weg, spoor, het water en door de lucht, beschermt tegen wateroverlast en bevordert de kwaliteit van lucht en water. Een leefbaar, bereikbaar en veilig Nederland. |
| Staatssecretaris | Stientje van Veldhoven-van der Meer, gaat over de beleidsterreinen milieu, bodem, **openbaar vervoer en spoor**, fietsbeleid, KNMI, ANVS en PBL. |  | Het realiseren van een veilig, robuust, en duurzaam mobiliteitssysteem. |
| Vaste Kamercommissie voor I&W | De commissie heeft 25 vaste leden en 25 vervangende leden. Op de tweede kamersite is precies te vinden wie er in zit, waar ze wonen, welke partij ze zijn en wat hun CV is.NB Jetten is vervangend lid.Doel en werkwijze: In een druk land als Nederland moet hard gewerkt worden aan een goede bereikbaarheid en een schone, gezonde leefomgeving. In de commissie voor I&W komen deze onderwerpen samen. De commissie overlegt regelmatig met de minister en de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat. Centrale vragen zijn: Hoe zorgen we voor een schone en gezonde omgeving waarin mensen kunnen leven? Hoe komen mensen en goederen over land, water en door de lucht snel, veilig en zo duurzaam mogelijk van A naar B? En wat moeten we doen om Nederland ook in de toekomst te beschermen tegen wateroverlast? De commissie hoort ook de stem van betrokkenen uit het veld door rondetafelgesprekken te houden en op werkbezoek te gaan. |  |  |
| Ambtelijk |  |  |  |
| Secr-Generaal: | Lidewijde Ongering |  |  |
| DG Bereikbaarheid | Mark Frequin |  |  |
| programmadirectie Mobiliteit en Gebieden | Jan-Bert Dijkstra |  |  |
| rijksgebiedsteam coordinator landsdeel Oost  | Marijn van de Wagt marijn.vander.wagt@ minienw.nl |  |  |
|  | Wouter Gillissen wouter.gillisen@ minienw.nl |  |  |
|  | Femke.Buitenhuis@ minienw.nl |  |  |
|  | Hans (H.P.) van Dijk (hansP.vdijk@minienw.nl |  |  |
| Afdelingshoofd Beleid en Omgeving bij Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat | Rachel van Houwelingen: Afdelingshoofd Beleid en Omgeving bij Ministerie van Infrastructuur en WaterstaatBart Stolte (namens Min I&W in stuurgroep PHS) |  |  |
| **Ministerie BZK** |  |  | **Doel** |
| Bestuurlijk,  |  |  |  |
| minister | Kajsa Ollongren |  | De Omgevingswet en de NOVI (Nationale Omgevingsvisie) verantwoordelijkheid ministerie van BZK |
| ambtelijk |  |  |  |
| procesbegeleider vanuit Rijk voor gebiedsagenda. Werkt aan oude MIRT projecten,oa Waalfront | Arie Speulman |  |  |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Provincie Gelderland** |  | **Ons belang** | **Hun belang** |
| Bestuurlijk |  |  |  |
| Gedeputeerde | Conny Biezec.bieze@gelderland.nlSecretaresse: Barbara Mangiacavallo026 359 9096Portefeuille: Mobiliteit (wegeninfrastructuur, openbaar vervoer, fietsbeleid en logistiek) en Onderwijs en arbeidsmarkt Woordvoerder: Petra Borsboom, p.borsboom@gelderland.nl  Telefoon: 026 359 96 60Mobiel voor SMS: 06 52 80 18 09[@petraborsboom](https://twitter.com/petraborsboom)Portefeuille: Omgevingsvergunningen, toezicht en handhavingWoordvoerder: Tim van den Brink, t.van.den.brink@gelderland.nlMobiel voor SMS: 06 52 80 19 32 | Plaats in het MIAM | Plandoel in 2019: Een economisch sterker Gelderland, met goed bereikbare arbeidsplaatsen en bedrijven in de 3 grootste stedelijke gebieden van Gelderland.We willen goede overstapvoorzieningen bij stations en andere OV-knopen. Hiermee geven we invulling aan het Koersdocument Duurzame mobiliteit ([PS2018-470](https://gelderland.stateninformatie.nl/document/6653518/5/BOC%20-%20Koersdocument%20Duurzame%20Mobiliteit%20naar%20aanleiding%20van%20Motie%2017M55%20Emissiereductie%20en%20Infrastructuur%20%28PS2018-470%29)). |
| Gedeputeerde | Bea Schouten |  |  |
| Statencommissie leden | Ans Huismans VVDRita Braam D66Maurits Gemmink SPPeter Kerris PvdAKurt Bossmann PvdV Pieter Plug CUEvert Mulder SGPWouter Witteveen GLLuuk van der Veer PvdDierenMarcel Bruins 50plus  |  |  |
| ambtelijk |  |  |  |
|  | Cor Hartogs, c.hartogs@gelderland.nl |  |  |
|  | Johan Leferink, j.leferink@regioan.nl |  |  |
|  | Milja Bos, m.bos@gelderland.nl |  |  |
|  | Martijn Post, m.post@gelderland.nl |  |  |
|  | Reindert Augustijn, Programmamanager Mobiliteit: Interim |  | NB is ziek er is en interim er, Johan vragen |
|  | Carl Bieker |  |  |
|  | Mark Kemperman coördinator omgevingsagenda |  |  |
|  | Coen Meekes, contactpersoon voor Marijn van der Wagt (I&M) |  |  |
|  | Sjak Arts |  |  |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **ProRail** |  | **Ons belang** | **Doel** |
| CEO | Pier Eringa |  |  |
| directeur ProRail regio Noord-Oost | Dorothé WennekendonkDorothe.Wennekendonk@prorail.nlDrs. D.E. Wennekendonk MMM – Telefoon: 088 – 231 3700 Postbus 2038 – 3500 GA  UtrechtBezoekadres: Lubeckplein 20 – 8017 JZ  Zwolle  |  | **ProRail** is de [spoorinfrastructuurbeheerder](https://nl.wikipedia.org/wiki/Spoorinfrastructuurbeheerder) van [Nederland](https://nl.wikipedia.org/wiki/Nederland). ProRail is daarbij verantwoordelijk voor het gehele spoorwegnet: aanleg, onderhoud, beheer en veiligheid. |
|  | Cees Kamphuis, Cees.Kamphuis@prorail.nl |  |  |
| Projectmanager ProRail Directie Stations  | Karin van Helmond karin.vanhelmond@prorail.nl 06 52 179 177 Tulpenburgh, Moreelsepark 2, Utrecht | Postbus 2038, 3500 GA Utrecht |  |  |
|  | Jacqueline van Leent (ProRail), |  |  |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **NS-stations** |  |  | **Doel** |
|  | Erik Meijer  |  | NS Stations wil de reiziger graag een aangenaam en comfortabel verblijf op het station bieden. Ze spelen hierbij in op de behoefte van de reiziger die een uitgebreid en gevarieerd winkelaanbod op het station verwacht.NS Stations exploiteert hiertoe 9 food en non-food formules van het retailbedrijf, waar onder andere AH to go, Julia’s, Kiosk en Rituals deel vanuit uitmaken. De winkels geven het station een gevoel van veiligheid en comfort, gemak en zekerheid in een hectische omgeving, maar brengen ook  sfeer en vermaak.NB **N.V. Nederlandse Spoorwegen (NS)** is een [Nederlands](https://nl.wikipedia.org/wiki/Nederland) [spoorwegbedrijf](https://nl.wikipedia.org/wiki/Spoorwegonderneming), een voormalig [semi-overheidsbedrijf](https://nl.wikipedia.org/wiki/Semioverheid%22%20%5Co%20%22Semioverheid) met een [nv](https://nl.wikipedia.org/wiki/Naamloze_vennootschap)-status, waarvan de [aandelen](https://nl.wikipedia.org/wiki/Aandeel) in handen zijn van de [Staat der Nederlanden](https://nl.wikipedia.org/wiki/Staat_der_Nederlanden).NS maakt gebruik van het [Nederlandse spoorwegnet](https://nl.wikipedia.org/wiki/Spoorlijnen_in_Nederland), dat door [ProRail](https://nl.wikipedia.org/wiki/ProRail) wordt beheerd. |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Bureau Spoorbouwmeester**  |  |  | **Doel** |
|  | Eric Luiten  |  | Bureau Spoor­bouwmeester ontwikkelt, beheert en draagt het Spoorbeeld uit. Het bureau inspireert alle bij het spoor betrokken partijen tot een passende vertaling van het Spoorbeeld. Bureau Spoor­bouwmeester adviseert gevraagd en ongevraagd bij ontwerpopgaven op en rond het spoor. Daarbij richt het zich tot de traditionele, spoorse partijen ProRail en NS, maar ook tot gemeenten, provincies, ministeries, vervoerders en andere betrokken instellingen en organisaties. |
|  | Miguel Loos |  | Operationeel de vertegenwoordiger van de Spoorbouwmeester |
|  |  |  |  |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Spoortafels** |  |  | **Doel** |
|  |  |  | Om de reis van de deur-tot-deur in het openbaar vervoer te optimaliseren, werken overheden, vervoerders en reizigersorganisaties nauw samen. Aan de OV- en Spoortafels maken zij afspraken om deze ambitie te realiseren. Geen enkele partij heeft op zichzelf zeggenschap over het totale OV-systeem in Nederland. Samenwerking tussen de partijen, met inzet van ieders verantwoordelijkheden en bevoegdheden, is noodzakelijk. Daarom zijn de OV- en spoortafels ingericht: een samenwerking tussen de concessie verlenende overheden op rijks- en regionaal niveau, Pro Rail, NS, stad- en streekvervoerders, goederenvervoerders, verladers en reizigers- en ondernemersorganisaties.* NB De Landelijke Tafel heeft opdracht gegeven om de aanbevelingen verder uit te werken zodat deze bij de OV en Spoortafels aankomend najaar geïmplementeerd kunnen worden. De Noordvleugel zal daarbij aankomend najaar experimenteren met het in elkaar schuiven van het BO MIRT en de Landsdelige OV en Spoortafel.
 |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

### Stakeholders/actoren

Voor het stationsgebied is een overzicht gemaakt met de belangrijkste actoren/stakeholders. Zie bijlage..

Hierbij is gebruik gemaakt van een actorenkwadrant. Deze zijn, afhankelijk van hun huidige betrokkenheid, ingedeeld in 1 van de 4 kwadranten:

* Passieve partners (instellingen, personen die nu niet betrokken zijn),
* Potentiele vijanden (instellingen/personen die van de plannen weten en negatieve invloed op de lobby kunnen hebben,
* Afwachtende volgers (instellingen/personen die van de plannen weten maar niet betrokken zijn)
* Actieve partners (die op de hoogte zijn en actief meedoen/meedenken).

Het doel van deze indeling is om te bepalen op welke wijze stakeholders het beste te benaderen zijn.

Binnenkort wordt deze informatie aangevuld met naam, adres en woonplaats.

##### Twee belangrijke groepen

De belangrijkste stakeholders zijn ingedeeld in 2 groepen, de mogelijke financiers en de ambassadeurs.

|  |  |
| --- | --- |
| *Mogelijke financiers*Belangrijkste (potentiele) partners met middelen zijn:* Ministerie I&W (MIRT)
* Provincie Gelderland (MIAM)

NB : ProRail en NS zijn ook belangrijke partners, maar die hebben onvoldoende eigen financiële middelen. Het zijn wel belangrijke partners in het lobby traject richting het Rijk. | *Ambassadeurs*Belangrijkste (potentiele) ambassadeurs zijn:The Economic BoardContactpersoon: Robbert Smits |

### RIJK:

### Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werkt met het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). De plannen voor de uitbreiding van het spoor zijn onderdeel van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat stuurt het MIRT-overzicht jaarlijks naar de Tweede Kamer als bijlage van de begroting. De Rijksoverheid werkt samen met decentrale overheden aan ruimtelijke projecten en programma's voor elke regio in Nederland. Het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) richt zich op financiële investeringen in deze programma's en projecten.

Het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) richt zich op financiële investeringen in deze programma's en projecten. De plannen voor de uitbreiding van het spoor zijn onderdeel van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Het MIRT Projectenboek verschijnt jaarlijks op Prinsjesdag. Het wordt dan aangeboden aan de Tweede Kamer als bijlage bij de begroting van het Infrastructuurfonds. Sinds 2016 is de naam gewijzigd in MIRT Overzicht. In het MIRT Overzicht staat een overzicht van alle ruimtelijke projecten en programma's van Rijk, provincies en gemeentes. Het laat de voortgang en stand van zaken van deze projecten en programma’s zien. De ruimtelijke plannen voor MIRT 2019 staan in het [MIRT Overzicht 2019](https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/ruimtelijke-ordening-en-gebiedsontwikkeling/documenten/kamerstukken/2018/09/18/aanbieding-mirt-overzicht-2019-en-deltaprogramma-2019). In november 2016 zijn de [spelregels van het MIRT](https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/ruimtelijke-ordening-en-gebiedsontwikkeling/documenten/rapporten/2016/11/21/spelregels-van-het-mirt) herzien.

### NB: Leerplatform MIRT

Het Leerplatform is een netwerk van en voor mensen die betrokken zijn bij MIRT-projecten. Het MIRT staat voor een brede, gezamenlijke aanpak. Via dit platform delen we kennis, ervaringen en dat wat ons inspireert. Want samen werken we aan ruimtelijk economische-, water-, mobiliteits- en duurzaamheids- en leefbaarheidsopgaven. Iedereen kan alle documenten (zoals bv. handreiking Verduurzaming MIRT en de MIRT-spelregels) inzien. Deelnemers aan het platform kunnen hier hun documenten delen en rechtstreeks contact leggen met andere deelnemers. Bekijk hier het leerplatform MIRT.

### MIRT-cyclus

De afdeling MIRT kent een cyclische jaaragenda met een aantal belangrijke sleutelmomenten.

1. Strategische werkbezoeken: in het voorjaar gaan de bewindspersonen op strategisch werkbezoek bij de MIRT-regio’s. Tijdens deze bezoeken worden procesafspraken gemaakt. Sinds 2018 worden bezoeken samen met het ministerie van BZK georganiseerd waarbij BZK eindverantwoordelijkheid draagt.
2. Algemeen Overleg MIRT: Na de strategische werkbezoeken en voor het zomerreces vindt het AO MIRT plaats. In een Kamerbrief en een dossier staat de stand van zaken van alle projecten en programma’s. De input hiervoor wordt geleverd vanuit verschillende directies binnen dg Mobiliteit. Vervolgens vindt het AO plaats in de Tweede Kamer tussen de minister en staatssecretaris van IenW en de TK-commissie. Moties kunnen achteraf worden ingediend.
3. Bestuurlijk Overleg MIRT: Na Prinsjesdag vinden er in het najaar bestuurlijke overleggen plaats. Samen met de minister van BZK gaan de minister en staatssecretaris van IenW in gesprek met de regionale bestuurders en worden investeringsafspraken gemaakt. Het ministerie van IenW is eindverantwoordelijk.
4. Nota Overleg MIRT: Aan het eind van het jaar vindt het NO MIRT plaats tussen de minister en staatssecretaris van IenW en de TK-commissie. Voorafgaand aan dit overleg is een kamerbrief verzonden met een update rondom de stand van zaken van alle projecten en programma’s. Na dit overleg kunnen direct moties ingediend en behandeld worden. Dit is een lobby moment richting 2e kamerleden.

### PROVINCIE GELDERLAND:

###  Meerjaren Investeringsagenda Mobiliteit (MIAM)

Binnen kerntaak 4 Regionale bereikbaarheid en regionaal openbaar vervoer wordt via de Meerjaren Investerings Agenda Mobiliteit (MIA Mobiliteit) inzicht gegeven in projecten en onderwerpen die spelen op het gebied van mobiliteit. Tweemaal per jaar , met de Begroting en de Voorjaarsnota, worden de Staten via een MIA Mobiliteit over de voortgang van de verschillende initiatieven en (beoogde) projecten geïnformeerd, met als doelen:

* inzicht geven in initiatieven en beoogde projecten die op dit moment worden voorbereid of uitgevoerd;
* inzicht geven in de financiële consequenties van deze initiatieven en beoogde projecten voor de komende jaren;
* verduidelijken van de inhoudelijke afweging tussen projecten.

### Urban Nodes: EU

Europa is opgedeeld in verschillende transportcorridors van het TEN-T netwerk. Arnhem Nijmegen ligt met name goed op de Rhine-Alpine Corridor, maar ook de North Sea - Baltic is steeds meer van belang in met name de verbinding via Berlijn. Alhoewel station Nijmegen niet rechtstreeks op de spoorcorridor ligt, zal een opwaardering van het station Nijmegen wel significant bijdragen aan de regionale ontsluiting van internationale treinverbindingen, met name via Arnhem.

In het TEN-T netwerk wordt namelijk steeds meer gewerkt aan de hand van zogenaamde 'urban nodes'. Door het intermodaal combineren van treinverbindingen, spoor- en waterlogistiek en de duurzame mobiliteitsambities van de Regio Arnhem Nijmegen, positioneert de regio zich steeds meer als duurzame internationale 'urban node'. We zien de opwaardering van station Nijmegen dan ook in sterke internationale samenhang: met het vernieuwde station Nijmegen verbetert de verbinding met Utrecht significant (PHS). Doordat dit een betere, snellere en betrouwbare ICE verbinding over Arnhem mogelijk maakt, is de regio zo beter internationaal ontsloten.

### Relatie met Omgevingsagenda oost

In deze uitwerking van de NOVI (op landsdeel niveau) is een hoofdstuk gewijd aan Arnhem Nijmegen Food Valley. Daarin worden opgaven benoemd waaronder het station Nijmegen. Deze omgevingsagenda is de basis voor de MIRT overleggen de komende jaren en daarom van belang voor stationsontwikkeling Nijmegen.

### Lobbyactiviteiten korte en lange termijn

De belangrijkste lobbyactiviteiten voor de korte termijn zijn;

* bewerkstelligen dat de gemeente Nijmegen inhoudelijk mag meewerken aan de totstandkoming van de agenda van het MIRT overleg landsdeel Oost. Hier heeft Matthijs al concrete afspraken over gemaakt.
* Is er nog een strategisch bezoekmoment te organiseren?
* The economic board nauwer erbij betrekken. Lunchidee uitvoeren.
* Zorgdragen dat het project op MIAM lijst komt te staan. Heeft Matthijs al verzoek voor gedaan en positief antwoord op gekregen.
* Kennen we iedereen goed? Moet daar nog energie in worden gelegd?

* Inzicht krijgen in de besluitvorming over het station(gebied). Wat voor besluitvormingsmomenten zijn er (nog)? Wat voor spoortafels zijn er?
* Onderzoeken hoe de besluitvorming cq financiering is verlopen bij andere stations?
* Uitwerking geven aan Urban Nodes , EU iom Arnout Smits.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Maand 2019 | Prov. Gelderland | I&W | BZK | 2e Kamerleden | ProRail / NS |
|  |  |  |  |  |  |
| Mei | 1 mei: voorbespreking SBO MIRT directeurenoverleg |  |  |  |  |
|  | Gesprek Bruls / MarcouchCoalitieonderhandeling | 15 mei SBO MIRT | 15 mei SBO MIRT |  |  |
| Juni | Voorbespreking BOM en conceptlijst MIRT oplading |  |  |  |  |
|  | 6 juni BOM: bespreken concept lijst MIRT overleg  |  |  |  |  |
|  |  | 13 juni AO voortgang MIRT |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
| Juli |  |  |  | Lunch kamerleden organiseren met TEB |  |
|  |  |  |  |  | 11 juli Stuurgroep PHS |
|  | Bestuurlijk Overleg Station Nijmegen 3 juli | Bestuurlijk Overleg Station Nijmegen 3 juli |  |  | Bestuurlijk Overleg Station Nijmegen 3 juli |
|  |  |  |  |  |  |
| Sept | Concept agenda MIRT overleg klaar |  |  | Prinsjesdag |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  | Bestuurlijk Overleg Station Nijmegen xx sept | Bestuurlijk Overleg Station Nijmegen xx sept |  |  | Bestuurlijk Overleg Station Nijmegen xx sept |
| Okt |  |  |  |  | Start besluitvormingsproces PHS Nijmegen1 oktober |
| Nov |  | BO MIRT |  |  |  |
|  |  |  |  | Nota overleg MIRT |  |
|  |  |  |  |  | Besluit DO PHS in (jan 2020)  |