Gemeente Nijmegen
College van Burgemeester en Wethouders
Postbus 9105
6500 HG NIJMEGEN

Nijmegen, 22 juni 2021

Geacht College,

Met steun van 115 huishoudens maken wij met deze brief bezwaar tegen uw 'Verkeersbesluit Park Waaijenstein; verkeersregime/ontsluiting' van 14 mei 2021 (kenmerk D210895195).

1. Inleiding

1.1 Context
Als bewoners en omwonenden van Park Waaijenstein hebben we de afgelopen vier jaar overlegd met de gemeente Nijmegen over verkeersmaatregelen in en om dit gebied. Onderdeel van het gesprek was ook de ontsluiting van de 14 vrije kavels aan de noordzijde van Park Waaijenstein plus de 7 woningen op Landgoed Oosterhout. Ontsluiting via een aansluiting op de Volsellastraat voor autoverkeer kan blijven rekenen op sterke weerstand van zowel de beoogde gebruikers (bewoners en bezoekers van de 21 woningen in en om Park Waaijenstein) als de omwonenden (in onder meer Aquilastraat, Gladiusstraat en Volsellastraat). De beoogde gebruikers willen geen omweg maken via de minder veilige Volsellastraat en de bewoners van de onoverzichtelijke Volsellastraat willen geen extra verkeer door hun woonstraat.

1.2 Krachtenbundeling bewoners
Als bewoners hebben we de krachten gebundeld omdat onze belangen gelijk oplopen: géén omweg en géén extra verkeer door de Volsellastraat. Als ondertekenaars van dit bezwaar vertegenwoordigen wij dan ook 115 huishoudens in en om Park Waaijenstein:

- Vereniging van Eigenaren Landgoed Oosterhout	7 huishoudens
- eigenaren vrije kavels Park Waaijenstein	14 huishoudens
- direct omwonenden Park Waaijenstein (o.a. begin Gladiusstraat)	7 huishoudens
- bewoners bestaande appartementen Volsellastraat	34 huishoudens
- overige bewoners Volsellastraat	53 huishoudens

De meeste van de ondertekenaars hebben mandaat van hun achterban om namens hen op te treden, zoals het indienen van dit bezwaarschrift.

1.3 Nieuw verkeersbesluit Park Waaijenstein
Als bewoners en omwonenden zijn we nog steeds verheugd over de zuidelijke ontsluiting van de 85 appartementen en het nieuwe fietspad 'Waaijenstein' door Park Waaijenstein. Dit bezwaar richt zich dan ook alleen tegen twee zaken in uw nieuwe verkeersbesluit:
1. de afsluiting van de Van Boetzelaerstraat oost richting Griftdijk voor autoverkeer door de aanleg van een stukje fietspad met een fietspaaltje midden op dat pad.
2. de ontsluiting van de 14 kavels in Park Waaijenstein en de 7 woningen op Landgoed Oosterhout via een aansluiting van de Boetzelaerstraat west op de Volsellastraat voor gemotoriseerd verkeer, zoals uw College op 2 maart 2021 heeft besloten.

2. Voorgeschiedenis ontsluiting Park Waaijenstein

Om onze bezwaren te verhelderen en te onderbouwen, schetsen we hier eerst – in chronologische volgorde – enkele voor ons relevante ontwikkelingen.

2.1 Beeldkwaliteitsplan Landschapszone, januari 2010

In paragraaf 4.1.1 op pagina 20 staat: "De ontsluiting van de woningen vindt plaats via de Griftdijk en via de Van Boetzelaerstraat." De Volsellastraat wordt in dit plan niet genoemd.

2.2 Ontwikkelingskader Waaijenstein, december 2016

In paragraaf 1.5 op pagina 10 staat: "In het plangebied ontsluit de Van Boetzelaerstraat een deel van het landgoed en Waaijenstein." Paragraaf 2.4 op pagina 14: "De kavels en het appartementen-complex worden ontsloten via een laan die aansluit op de Van Boetzelaerstraat." En paragraaf '3.1 Eindbeeld Park Waaijenstein' op pagina 17: "De toegangsweg naar het appartementencomplex vormt een (lange) oprijlaan door het park, die aansluit op de Van Boetzelaerstraat. Via deze weg ontsluiten zowel de kavels als het appartementencomplex." Ook dit Ontwikkelingskader rept met geen woord over de Volsellastraat.

2.3 Aankondiging werkzaamheden zónder verkeersbesluit, oktober 2017

"De toekomstige ontsluiting vindt plaats via de Volsellastraat", meldt de toenmalige gemeentelijk projectleider [redacted] over het 'Woningbouwproject Waaijenstein' in een brief met kenmerk PK10/D170614256 aan nietsvermoedende omwonenden. "Hiertoe wordt een aansluiting gemaakt met de Volsellastraat. Ter hoogte van deze aansluiting wordt in de Van Boetzelaerstraat een paal geplaatst. Daarmee wordt de Van Boetzelaerstraat tussen de Griftdijk en de Volsellastraat doodlopend voor gemotoriseerd verkeer." De bewoners wijzen projectontwikkelaar [redacted] van het gemeentelijk Ontwikkelingsbedrijf erop dat dat niet zomaar gaat: voor het aansluiten van de Van Boetzelaerstraat west op de Volsellastraat én het afsluiten van de Van Boetzelaerstraat oost richting Griftdijk voor autoverkeer is een verkeersbesluit nodig.
De Wegenverkeerswet 1994 (artikel 15, lid 2) zegt hierover: "Maatregelen op of aan de weg tot wijziging van de inrichting van de weg of tot het aanbrengen of verwijderen van voorzieningen ter regeling van het verkeer geschieden krachtens een verkeersbesluit, indien de maatregelen leiden tot een beperking of uitbreiding van het aantal categorieën weggebruikers dat van een weg of weggedeelte gebruik kan maken." [redacted] moet toegeven dat dat hier inderdaad het geval is: de gemeente blaast de illegale werkzaamheden voor de omstreden aansluiting af. Dit is de eerste keer dat de gemeente de aansluiting op de Volsellastraat probeert te realiseren zonder eerst een verkeersbesluit te nemen. Daarmee houdt de gemeente zich dus niet aan de wet en ontzegt zij de bewoners hun recht op bezwaar.

2.4 Verkeerskundige analyse Volsellastraat, juni 2018 (Loendersloot Groep)

Aanleiding voor dit onderzoek is de drukte, onoverzichtelijkheid en onveiligheid die bewoners van de Volsellastraat al jaren ervaren. Het is een duidelijk signaal dat voor de bewoners de maat vol is. Op 30 april 2018 mailen zij aan [redacted], de toenmalige projectleider van de gemeente: "Wij missen in het plan nog steeds het belangrijke gezamenlijke uitgangspunt dat de bewoners op onze eerste bijeenkomst van 31 januari 2018 hebben geformuleerd: geen extra autoverkeer door de Volsellastraat. Wil jij dat er ook inzetten?" [redacted] mailt terug: "Houdt dat belang als bewoners vast, maar dat is niet een doel op zich van de gemeente Nijmegen." De gemeente nam dus een belangrijk standpunt van een grote groep bewoners niet op in plannen en verslagen.

2.5 Variantenstudie ontsluiting woningen park Waaijenstein, juni 2018

Als bewoners hebben we de Van Boetzelaerstraat als variant 2C laten toevoegen aan deze studie,

want deze in zowel het Beeldkwaliteitsplan als het Ontwikkelingskader beoogde ontsluiting ontbrak vreemd genoeg bij de te onderzoeken varianten.
In het boordelingsschema op pagina 10 van deze Variantenstudie scoort variant 2A (Volsellastraat) +1 (‘veilig’) voor verkeersveiligheid en 2C (Van Boetzelaerstraat) -1 (‘onveilig’). Dat vinden wij vreemd. Waarom zou een drukkere omweg via een gekromde woonstraat met zijwegen, met aan weerszijden geparkeerde auto’s, met spelende kinderen, met een onoverzichtelijke oversteek van een busbaan/fietspad en met een hellende, onoverzichtelijke aansluiting op de Griftdijk veiliger zijn dan de kortste, rechte route via een rustige route zonder zijwegen, zonder geparkeerde auto’s en met een overzichtelijkere oprit op de Griftdijk?
Wij zouden denken: het is juist andersom. Want de Van Boetzelaerstraat blijkt in de praktijk veiliger dan de Volsellastraat. Met een positieve score voor verkeersveiligheid zou de Van Boetzelaerstraat als betere variant uit de bus zijn gerold. Maar nu lijkt het wel alsof variant 2C niet mócht winnen; alsof de gemeente naar haar eigen voorkeursvariant toe redeneerde. Zo blijkt uit de toelichting over ‘Verkeersveiligheid’ op pagina 11 geenszins dat in deze studie bestaande en nieuwe conflictpunten op de Volsellastraat zijn meegewogen; bij verkeersveiligheid ligt de focus eenzijdig op de Van Boetzelaerstraat die niet zou kunnen. De Variantenstudie schetst op dit punt een vertekend beeld.

2.6 Collegebesluit ontsluiting woningbouw Park Waaijenstein, juli 2018

In de eufemistisch geformuleerde kanttekening 1.1 op pagina 2 (“De geadviseerde variant is niet de variant die de meeste draagvlak bij omwonenden heeft”) van uw Collegebesluit met registratienummer D180332883 stelt de gemeente: “Tijdens een terugkoppeling hiervan naar de omwonenden lijken [zij] grotendeels begrip te hebben voor deze keus.” Dat is geen accuraat beeld. We zijn blij met de zuidelijke ontsluiting van de 85 nieuwe appartementen, maar niet blij met de omweg en het extra verkeer door de Volsellastraat. Een positief en negatief standpunt kun je niet samenvatten als ‘grotendeels begrip’. De genoemde ‘terugkoppeling’ slaat alleen op een Powerpoint-presentatie op 16 mei 2018 gevolgd door enkele eerste, mondelinge reacties van aanwezige bewoners, zonder dat zij de Variantenstudie hadden kunnen lezen.

2.7 Eerste Verkeersbesluit Park Waaijenstein, september 2020

De gemeente lijkt zich er inmiddels van bewust te zijn geworden dat zij eerst een verkeersbesluit dient te nemen. De Variantenstudie: “Voor alle varianten is tenminste één verkeersbesluit nodig. Bijvoorbeeld voor het openstellen van een nieuwe weg of het openstellen van een aansluiting (Volsellastraat/Van Boetzelaerstraat).” En de gemeentelijke website www.waalsprong.nl/algemeen-nieuws/voorlopig-geen-keus-over-aanpassen-van-boetzelaerstraat: “In de tijdelijke situatie blijft de Volsellastraat afgesloten voor verkeer vanaf de Van Boetzelaerstraat. Als dit wijzigt, zal hiervoor eerst een verkeersbesluit genomen moeten worden.” Maar in het ‘Verkeersbesluit Park Waaijenstein’ met als kenmerk D200677561 wordt met geen woord gerept over de Volsellastraat. Dit is de tweede keer dat de gemeente de aansluiting op de Volsellastraat probeert te realiseren zonder eerst een verplicht verkeersbesluit daarover te nemen.

2.8 Bezwaar bewoners tegen verkeersbesluit, oktober 2020

Het ‘Verkeersbesluit Park Waaijenstein’ komt over als een ondoordacht, onsamenhangend en rommelig verkeersbesluit. Als gezamenlijke bewoners dienen we een bezwaar (registratienummer Z20.054969) in tegen zowel procedurele als inhoudelijke fouten. Dit bezwaar is nog niet behandeld.

2.9 Veilig Verkeer Nederland vindt Van Boetzelaerstraat veiliger, maart 2021

Wij hebben Veilig Verkeer Nederland, een deskundige en onafhankelijke organisatie die boven de partijen staat, begin maart 2021 gevraagd de varianten 2A (Volsellastraat) en 2C (Van Boetzelaerstraat) opnieuw te vergelijken. Uit die second opinion ‘Verkeersveiligheid van twee ontsluitingsvarianten Park Waaijenstein Nijmegen’ van maart 2021 (zie bijlage) blijkt dat de ontsluiting via de

Van Boetzelaerstraat – in tegenstelling tot wat de Variantenstudie beweert – veiliger is dan via de Volsellastraat. Dat wisten wij als bewoners al op basis van lokale kennis, onze observaties en eigen ervaring en wordt nu dus bevestigd door Veilig Verkeer Nederland. Als je de scores van VVN gebruikt in de Variantenstudie, dan rolt de ontsluiting 2C (Van Boetzelaerstraat) in totaliteit alsnog als variant met de meest postieve score uit de bus. De gemeente heeft dus op basis van verkeerde aannames en scores een mindere variant gekozen.

3. Onze 16 bezwaren

Hieronder sommen we onze 16 bezwaren op tegen de twee in 1.3 genoemde zaken in uw tweede verkeersbesluit voor Park Waaijenstein. We behouden ons het recht voor om dit bezwaarschrift aan te vullen met eventuele nieuwe bezwaargronden. Graag lichten we onze bezwaren mondeling toe in een hoorzitting.

Bezwaar 1: ontbrekende verwijzing naar Beeldkwaliteitsplan
Het verkeersbesluit verzuimt te verwijzen naar het 'Beeldkwaliteitsplan Landschapszone' van mei 2009, dat nog steeds geldt. Daarin staat de beoogde ontsluiting van Park Waaijenstein (voorheen: Landschapszone) beschreven. Paragraaf 4.1.1 op pagina 20: "De ontsluiting van de woningen vindt plaats via de Griftdijk en via de Van Boetzelaerstraat." Deze beschrijving is belangrijk en relevant. De gemeente had zo fair en volledig moeten zijn om de beoogde ontsluiting in het verkeersbesluit te noemen. Het ongenoemd laten van dit in 2009 gepubliceerde en in 2010 door de gemeenteraad vastgestelde Beeldkwaliteitsplan is in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel.

Bezwaar 2: onjuiste verwijzing naar Ontwikkelingskader
Het verkeersbesluit stelt "dat in 2016 in Ontwikkelingskader Waaijenstein is beschreven dat ontsluiting van de woningen (14 kavels aan de Van Boetzelaerstraat en Notensteinstraat) plaatsvindt via de Van Boetzelaerstraat naar de Volsellastraat". Dat is onjuist: het Ontwikkelingskader noemt de Volsellastraat niet. Wel staat in paragraaf '3.1 Eindbeeld Park Waaijenstein' op pagina 17: "De toegangsweg naar het appartementencomplex vormt een (lange) oprijlaan door het park, die aansluit op de Van Boetzelaerstraat. Via deze weg ontsluiten zowel de kavels als het appartementencomplex." Een andere ontsluiting is niet in het Ontwikkelingskader beschreven, laat staan onderbouwd. Uw College baseert het verkeersbesluit op een niet bestaande beschrijving en ontbrekende motivering. Dit is in strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, zoals draagkrachtige motivering.

Bezwaar 3: Ontwikkelingskader is ambtelijk stuk dat niet is gepubliceerd
Het Ontwikkelingskader is bovendien een ambtelijk stuk dat niet is gepubliceerd of ter besluitvorming is voorgelegd, zodat bewoners er destijds géén kennis van hebben kunnen nemen en er dus ook geen bezwaar tegen hebben kunnen maken. Als bewoners lazen we pas over het bestaan van dit Ontwikkelingskader in de Variantenstudie van juni 2018. Uw College baseert het verkeersbesluit op een ambtelijk stuk dat niet is gepubliceerd en waarover geen besluit is genomen. Dat is niet transparant.

Bezwaar 4: besluit is van bovenaf opgelegd
De ontsluiting van Park Waaijenstein via de Volsellastraat is niet eerst besproken met bewoners, maar wordt in oktober 2017 uit het niets geïntroduceerd door ambtenaren. Deze route kwam voor bewoners uit de lucht vallen, middels een briefje over geplande werkzaamheden (zie 2.3). Die handelswijze is in strijd met het huidige Coalitieakkoord 2018-2022 van uw College: "Het gesprek met inwoners, bedrijven en instellingen is leidend en we willen een overheid zijn die inwoners en organisaties de ruimte biedt de eigen leefomgeving vorm te geven."

Bezwaar 5: Verkeersveiligheid in Variantenstudie verkeerd gewaardeerd
In de Variantenstudie scoort de onderzoeker de Volsellastraat als ‘veilig’ (zonder onderbouwing en dus met een gebrek aan motivering) en de Van Boetzelaerstraat als ‘onveilig’. In de praktijk is het andersom. We zetten de verschillen tussen beide straten voor uw College op een rij:

via Van Boetzelaerstraat (voorkeur buurt)	*via Volsellastraat (voorkeur gemeente)*
korte, rechtstreekse route	omweg door woonwijk
over rustige bestaande route	door drukkere woonstraat
overzichtelijke rechte route zonder zijwegen	onoverzichtelijke, gekromde route met zes zijwegen: - drie voor auto’s (Gladius-/Weefgewicht-/Aquilastraat) - twee fietspaden (Terralaan en bij ‘punaise’) - één busbaan (Terralaan)
geen geparkeerde auto’s	dwarsgeparkeerde auto’s aan beide zijden van de straat: meer risico op spelende kinderen die de straat oprennen
één potentieel conflictpunt auto versus fiets: - kruising fietspad Griftdijk bij oprijden Griftdijk (nu redelijk overzichtelijk punt)	drie potentiële conflictpunten auto versus fiets: - autoverkeer van Van Boetzelaerstraat west naar Volsellastraat (scherpe hoek) versus fietsverkeer van Volsellastraat naar Van Boetzelaerstraat oost - autoverkeer Volsellastraat met busbaan, twee-richtingsfietspad Terralaan én ingang Aquilastraat - kruising fietspad Griftdijk bij oprijden Griftdijk (onoverzichtelijk punt, hellend, soms rijtje auto’s)
heeft de afgelopen jaren geen problemen opgeleverd (behalve door bouwverkeer)	buurt vindt Volsellastraat gevaarlijk en wil géén extra voertuigbewegingen (120 à 155 per dag*)
geen ongevallen bekend	*twee letselongevallen (met inzet ambulance) in 2020:* - motorrijder op Volsellastraat auto rijdt auto uit Weefgewichtstraat aan (11 oktober 2020) - auto op Volsellastraat rijdt fietsster aan op kruisend fietspad langs Terralaan (13 november 2020) *één aanrijding in eerste maanden van 2021:* - auto op Volsellastraat rijdt scooterrijder aan op zelfde fietspad langs Terralaan (22 mei 2021) *in de loop der jaren:* - regelmatig ongevallen zonder letsel/bijna-ongevallen
komt uit op rustiger deel Griftdijk (‘knip’)	komt uit op drukker deel Griftdijk (langer wachten)
spreidt auto’s over 2 aansluitingen Griftdijk	concentreert auto’s op 1 drukke aansluiting Griftdijk
benadeelt geen enkel huishouden t.o.v. nu	benadeelt ten minste 115 huishoudens
veiliger volgens bewoners én VVN (2021)	veiliger volgens Variantenstudie gemeente (2018)

* 14 kavels + 7 landgoed = 21 huishoudens x 5,8 à 7,4 voertuigbewegingen/dag = 120 à 155 vtb/d (bron: CROW Kencijfers)

In het onderzoek ‘Verkeersveiligheid van twee ontsluitingsvarianten Park Waaijenstein Nijmegen’ oordeelt ook Veilig Verkeer Nederland dat de ontsluiting via de Van Boetzelaerstraat veiliger is dan via de Volsellastraat.

Bezwaar 6: bij nader inzien niet variant met de meest positieve score
Het verkeersbesluit stelt dat variant 2A (de 21 woningen ontsluiten via de Volsellastraat) “de

betrokken belangen afwegende wel de meest positieve score oplevert". Dat klopt niet: als je de goed onderbouwde scores van Veilig Verkeer Nederland gebruikt in de Variantenstudie, dan rolt de ontsluiting via de Van Boetzelaerstraat (2C) in totaliteit als variant met de meeste positieve score uit de bus (zie de rode cijfers in de tabel hieronder). De gemeente heeft dus op basis van verkeerde scores een minder positieve variant gekozen:

variant	sub 1a	**totaal 1a**	sub 1b	**totaal 1b**	sub 1c	**totaal 1c**	**sub 1d**	totaal 1d	sub 2a	**totaal 2a**	sub 2b	**totaal 2b**	sub 2c	**totaal 2c**	sub 2d	**totaal 2d**	sub 3	**totaal 3**
Draagvlak		**-0,75**		**-0,75**		**-0,63**		**-0,75**		**-0,63**		**-0,38**		**0,63**		**-0,13**		**0,38**
Verkeer en hinder		**-0,25**		**0**		**-1,75**		**0,25**		**0,75**		**0,75**		**-0,125**		**1**		**1**
verkeersontsluiting	-1		-1		-1		-1		2		1		1		2		-1	
verkeersveiligheid	0		1		-2		2		**0**		2		**0,5**		2		2	
druk/intensiteit	0		2		-2		2		1		2		-1		2		2	
hinder	0		-2		-2		-2		0		-2		-1		-2		1	
Inpassing		**0**		**0**		**0**		**0**		**-0,5**		**-0,5**		**-0,5**		**-0,5**		**-1,5**
Handhaven bomenstructuur	1		1		1		1		-1		-1		-1		-1		-1	
landschappelijke inpassing	-1		-1		-1		-1		0		0		0		0		-2	
Procedures/beleid		**-0,67**		**-1,33**		**-0,67**		**-1,33**		**-0,67**		**-1,33**		**-0,67**		**-1,33**		**-0,67**
Bestemmingsplan	-1		-2		-1		-2		-1		-2		-1		-2		-1	
Verkeersbesluiten	-1		-2		-1		-2		-1		-2		-1		-2		-1	
Beleid	0		0		0		0		0		0		0		0		0	

variant	**1a**	**1b**	**1c**	**1d**	**2a**	**2b**	**2c**	**2d**	**3**
Totaalscore VVN	**-1,67**	**-2,08**	**-3,05**	**-1,83**	**-1,05**	**-1,46**	**-0,66**	**-0,96**	**-0,79**
origineel	-1,67	-2,08	-3,05	-1,83	-0,80	-1,46	-1,04	-0,96	-0,79

Bezwaar 7: variant 2C hindert verkeer Griftdijk niet méér dan variant 2A

Het verkeersbesluit stelt "dat extra verkeersbewegingen vanuit de Van Boetzelaerstraat naar Griftdijk Noord en vice versa leiden tot oponthoud voor het doorgaande verkeer op Griftdijk Noord en ook het openbaar vervoer hier hinder van ondervindt". Deze stelling wordt niet onderbouwd met objectieve feiten. Er is dus een gebrek aan motivering. Er zijn vier argumenten tegen deze stelling:

1. Ten eerste moet verkeer vanuit de Van Boetzelaerstraat naar de Griftdijk Noord – dus *uitgaand* verkeer *van* Park Waaijenstein – voorrang verlenen aan verkeer op de Griftdijk Noord. Verkeer naar de Griftdijk houdt dus géén verkeer op de Griftdijk op.
2. Ten tweede houdt verkeer vanaf de Griftdijk naar de Van Boetzelaerstraat – dus *inkomend* verkeer *naar* Park Waaijenstein – het verkeer op de Griftdijk in ongeveer dezelfde mate op als datzelfde verkeer zou doen vanaf de Griftdijk naar de Volsellastraat. Voor oponthoud van verkeer op de Griftdijk maakt het dus niet uit of verkeer *naar* Park Waaijenstein de ene (Van Boetzelaerstraat) of de andere afslag (Volsellastraat) gebruikt.
3. Ten derde gebeurt het volgens gebruikers van de Van Boetzelaerstraat maar sporadisch dat zij verkeer op de Griftdijk een of enkele seconden ophouden als zij afslaan van de Griftdijk naar de Van Boetzelaerstraat: bijna altijd kan dat zonder auto direct achter zich.
4. Tot slot: als er al meetbaar oponthoud zou zijn, dan weegt dat in geen geval op tegen het tijdverlies dat bewoners en bezoekers van Park Waaijenstein lijden door in de toekomst bij elke autorit een omweg door de Volsellastraat te moeten maken in plaats van de kortste weg over de Van Boetzelaerstaat te nemen, zoals nu.

Veilig Verkeer Nederland is het met ons eens: "De CROW-richtlijn beveelt aan zo min mogelijk aansluiting op een 50 km-weg te maken, ten behoeve van de doorstroming van het verkeer. Uit oogpunt van verkeersveiligheid ligt dit dus anders."

Bezwaar 8: Van Boetzelaerstraat is juist wél wenselijker voor veiliger verkeer

Het verkeersbesluit stelt "dat voorts het toevoegen van verkeer aan de ontsluiting Van Boetzelaerstraat/Griftdijk uit oogpunt van verkeersveiligheid onwenselijk is". Volgens het onderzoek van

Veilig Verkeer Nederland is dat onjuist: “Hoewel het wenselijk is het aantal aansluitingen op een 50 km-weg te beperken, is het uit oogpunt van veiligheid meer gewenst ook de Van Boetzelaerstraat te blijven gebruiken,” aldus Veilig Verkeer Nederland.

Bezwaar 9: aansluiting Van Boetzelaerstraat op Griftdijk is veiliger

Het verkeersbesluit stelt “dat dit er o.a. mee samenhangt dat de aansluiting onoverzichtelijk is en er op het smalle weggedeelte ten westen van de Griftdijk Noord conflictsituaties met fietsers kunnen ontstaan”. Eerst de overzichtelijkheid van de aansluitingen. Volgens Veilig Verkeer Nederland ontlopen de aansluitingen van zowel de Van Boetzelaerstraat als de Volsellastraat op de Griftdijk elkaar qua overzichtelijkheid niet veel: “De beide aansluitingen, met fietspaden op beperkte afstand van de rijbaan, lijken enigszins op elkaar.” Zo bieden beide aansluitingen beperkter zicht naar het noorden. Sinds de gemeente zichtbelemmerende struiken op de hoek Van Boetzelaerstraat/Griftdijk op verzoek van bewoners heeft gekortwiekt – mét de afspraak dat de gemeente dat blijft doen – is het zicht naar het zuiden inmiddels “voldoende”.

De bewoners hebben projectleider Waaijenstein [redacted] gevraagd of de gemeente de komgrens zou willen verschuiven – omdat mede dankzij Park Waaijenstein de grens van de bebouwing ook is opgeschoven – zodat het kombord bij de aansluiting Van Boetzelaerstraat-Griftdijk ook kan worden verschoven. Dit actiepunt voor de gemeente staat nog open. Alles bij elkaar opgeteld vindt Veilig Verkeer Nederland de aansluiting van de Van Boetzelaerstraat op de Griftdijk zelfs veiliger dan de aansluiting van de Volsellastraat op de Griftdijk.

Het holletje (hellende vlak) waar de Volsellastraat aansluit op de Griftdijk is een onoverzichtelijk punt met vooral slecht zich op fietsers en auto’s op de Griftdijk van links (die voorrang hebben). In de ochtendspits staat daar regelmatig een rijtje auto’s te wachten voordat ze de Griftdijk kunnen opdraaien. Soms worden wachtende automobilisten ongeduldig en toeteren ze om hun voorgangers tot snelheid te manen. Veilig Verkeer Nederland: “Hoe langer deze wachtrij is, des te meer risico bij het oprijden de autobestuurders nemen, die vooraan staan. Als het autoverkeer zich spreidt (dus variant 2C), wordt er minder risico genomen bij het oprijden.”

Dan de eventuele conflictsituaties met fietsers (uw College bedoelt waarschijnlijk: tussen automobilisten en fietsers) die kunnen ontstaan op het smallere deel van de Van Boetzelaerstraat. Die zijn er in de praktijk niet. Het gaat maar om een kort, overzichtelijk (recht) stukje. Smaller is niet per definitie onveiliger. Juist doordat het smaller is, kunnen weggebruikers elkaar niet passeren. In de praktijk verlagen automobilisten hun snelheid, houden ze gepaste afstand van fietsers en houden alle weggebruikers voldoende rekening met elkaar. Dit werkt intuïtief en geeft een heldere verkeerssituatie. Het voordeel is ook dat auto’s en fietsers in de ochtend- en middagspits ‘met elkaar meerijden’ (dezelfde kant op), wat veiliger is.

“Over het geheel genomen is er in beide varianten geen sprake van grote onveiligheid,” oordeelt ook Veilig Verkeer Nederland over de fietsers, die de Van Boetzelaerstraat voor fietsers veiliger vindt dan de Volsellastraat. Deze straat heeft een breder profiel. Fietsers zoeken daar in de praktijk – zowel links als rechts – een route om auto’s heen die niet direct kunnen doorrijden. Dit veroorzaakt meer keuzes, meer onduidelijkheid en meer risico’s.

Bezwaar 10: strijdig met principes van ‘Duurzaam Veilig’

Het verkeersbesluit stelt dat “wordt uitgegaan van het principe Duurzaam Veilig Verkeer” en “dat met de maatregelen in dit besluit wordt beoogd bij te dragen aan een veilige verkeerssituatie in Park Waaijenstein en aan een veilige verkeersontsluiting van de panden in het park.” Dat klinkt mooi, maar is niet gemotiveerd. ‘Duurzaam Veilig’ gaat uit van het samenspel tussen mens, infrastructuur en voertuig. Het verkeer moet veiliger door risico’s te beperken, staat in de het ‘Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030’ van de gezamenlijke overheden.

Wat doet de gemeente door middel van dit verkeersbesluit? Die dwingt de bewoners en bezoekers van 21 woningen om straks bij elke autorit tegen hun zin een omweg te maken, vergroot het aantal

potentiële conflictpunten op de infrastructuur en verhoogt het aantal voertuigen. Met die *combinatie* van factoren vergroot de gemeente het risico op ongevallen. En die gebeuren al op de Volsellastraat. Zo is in 2020 een motorrijder die op de Volsellastraat geen voorrang verleende, aangereden door een automobilist uit de aansluitende Weefgewichtstraat, met letsel als gevolg. En is ook in 2020 een fietsster op het fietspad Terralaan aangereden door een automobilist op de Volsellastraat die geen voorrang verleende, ook met letsel als gevolg. Regelmatig zijn er op de Volsellastraat aanrijdingen zonder letsel (zoals in mei 2021 de aanrijding van een scooterrijder op het fietspad Terralaan door een automobilist op de Volsellastraat) én bijna-ongevallen.
Een van de nieuwe potentiële conflictpunten die dit verkeersbesluit creëert, is de aansluiting van de Van Boetzelaerstraat west op de Volsellastraat voor autoverkeer. Dat wordt voor automobilisten een onoverzichtelijke, scherpe hoek van 60 graden. Dat autoverkeer (in de ochtendspits vanaf de Van Boetzelaerstraat west linksaf naar de Volsellastraat) kruist het fietsverkeer (in de ochtendspits vooral forensen, ouders met kinderen en scholieren van de Volsellastraat linksaf via de Van Boetzelaerstraat oost naar de Griftdijk). Dat is vragen om moeilijkheden.
Al met al staat de keuze van de gemeente voor ontsluiting via de Volsellastraat dus haaks op de principes van Duurzaam Veilig. Veilig Verkeer Nederland beoordeelt de omweg via de Volsellastraat (met zijwegen, aan weerzijden geparkeerde auto's en meerdere conflictpunten) niet voor niets als minder veilig dan de huidige, kortere route (zonder zijwegen, zonder geparkeerde auto's en met maar één potentieel conflictpunt) via de Van Boetzelaerstraat. "Het nu al lastige conflictpunt met de busbaan/fietspad en de Aquilastraat wordt zwaarder belast," waarschuwt Veilig Verkeer Nederland. "Dat geldt ook voor het eindigende vrijliggend fietspad bij de nieuwe punaise. Daarom scoort variant 2A duidelijk minder goed dan variant 2C."

Bezwaar 11: gekunstelde, onlogische ontsluitingsroute
Ook los van verkeersveiligheid blijft de Volsellastraat om drie redenen een gekunstelde, onlogische route voor de ontsluiting van Park Waaijenstein.
Ten eerste is er de scherpe hoek van 60 graden tussen de Van Boetzelaerstraat west en de Volsellastraat. Die hoek is volgens de gemeente gedimensioneerd op een brandweer- of vuilniswagen: dus een twee- of drie-assige vrachtwagen. Die scherpe bocht is te krap voor trekkers met oplegger, die regelmatig wat komen afleveren in onze wijk. Op de huidige, rechte ontsluiting via de Van Boetzelaerstraat past een eventuele trekker met oplegger wél.
Ten tweede: ook aan de puntige, scherpe vorm van het kavel van Volsellastraat 64 op de hoek van de Van Boetzelaerstraat west en Volsellastraat is te zien dat het destijds niet de bedoeling is geweest de Van Boetzelaerstraat west aan te sluiten op de Volsellastraat, anders had de gemeente dit hoekkavel wel een andere, rondere vorm gegeven.
Een derde punt is dat hulpdiensten (ambulance, brandweer en politie) er via de Volsellastraat langer over doen om de 14 kavels en 7 landgoedwoningen te bereiken dan via de huidige ontsluiting van Park Waaijenstein via de Van Boetzelaerstraat.

Bezwaar 12: geen draagvlak bij de beoogde gebruikers
De eigenaren van de 14 kavels en de Vereniging van Eigenaren van de 7 landgoedwoningen (dus samen alle beoogde gebruikers) hebben in september 2020 respectievelijk op 15 april 2021 een enquête gehouden over de door hen meest gewenste (auto)ontsluiting van Park Waaijenstein:

adressen kavels	*eigenaren woning*	*voorkeur ontsluiting Park Waaijenstein: via Volsellastraat (2A) óf Van Boetzelaerstraat (2C)*
[redacted]	[redacted]	Van Boetzelaerstraat openhouden
[redacted]	[redacted]	Van Boetzelaerstraat openhouden
[redacted]	[redacted]	Van Boetzelaerstraat openhouden

[redacted]	[redacted]	Van Boetzelaerstraat openhouden
[redacted]	[redacted]	Van Boetzelaerstraat openhouden
[redacted]	[redacted]	Van Boetzelaerstraat openhouden
[redacted]	[redacted]	Van Boetzelaerstraat openhouden
[redacted]	[redacted]	Van Boetzelaerstraat openhouden
[redacted]	[redacted]	Van Boetzelaerstraat openhouden
[redacted]	[redacted]	geen keuze (alleen via busbaan/rotonde)
[redacted]	[redacted]	Van Boetzelaerstraat openhouden
[redacted]	[redacted]	Van Boetzelaerstraat openhouden
[redacted]		Van Boetzelaerstraat openhouden
[redacted]		neutraal (lichte voorkeur voor Notensteinstraat)

adressen VVE	*eigenaren woning*	*voorkeur ontsluiting Park Waaijenstein: via Volsellastraat (2A) óf Van Boetzelaerstraat (2C)*
[redacted]		Van Boetzelaerstraat openhouden
[redacted]		Van Boetzelaerstraat openhouden
[redacted]		Van Boetzelaerstraat openhouden
[redacted]		Van Boetzelaerstraat openhouden
[redacted]		Van Boetzelaerstraat openhouden
[redacted]		Van Boetzelaerstraat openhouden
[redacted]		Van Boetzelaerstraat openhouden

Conclusie: Van alle beoogde gebruikers geeft niemand de voorkeur aan de door de gemeente opgelegde omweg door de Volsellastraat. Dat moet de gemeente toch te denken geven. Wil de gemeente echt een keuze doordrukken tegen de zin van de beoogde gebruikers?

Bezwaar 13: geen draagvlak bij de beoogde aanwonenden
In het verkeersbesluit staat “dat het in hoofdzaak bestemmingsverkeer betreft en de bestaande infrastructuur in de wijk deze toename kan verwerken”. De bewoners en gebruikers zien de Volsellastraat niet als een verkeersader waaraan de gemeente straffeloos extra auto’s kan toevoegen zolang het theoretische maximum aantal voertuigen per dag niet is bereikt. Maar wél als onderdeel van een groene buurt waarin mensen leven, bewoners contacten onderhouden, kinderen spelen en kwetsbare verkeersdeelnemers zoals fietsers en voetgangers zwaarder wegen dan auto’s. Het gaat ons om een leefbare en veilige straat. Met dit verkeersbesluit verkleint de gemeente de leefbaar- en veiligheid van de Volsellastraat. Er is géén draagvlak voor.
Al in januari 2018 hebben de bewoners de gemeente gemeld dat zij géén extra autoverkeer door de Volsellastraat accepteren (zie 2.4). Ook bewoners van omliggende straten die ontsloten zijn via de Volsellastraat gaan hinder ondervinden van dit verkeersbesluit: meer drukte door auto’s, langere wachttijd bij de aansluiting op de Griftdijk en een groter ongevalsrisico.

Bezwaar 14: Omgevingsvergunning is al afgegeven
Met uw omgevingsvergunning van 14 april 2021 voor het woonrijp maken van Park Waaijenstein (zaaknummer W.Z21.101201.01) heeft de gemeente al toestemming gegeven voor het fysiek aansluiten van de Van Boetzelaerstraat west op de Volsellastraat voor autoverkeer (zoals ingetekend op de kaart nummer D210698189) zonder dat het noodzakelijke verkeersbesluit er lag. Dat vinden wij onbegrijpelijk. Daarmee stelt de gemeente een grote groep belanghebbende burgers voor een

voldongen feit. Door niet eerst een verkeersbesluit te nemen, ontneemt de gemeente hen het recht om (tijdig) bezwaar te kunnen maken. Dat is in strijd met algemene beginselen van behoorlijk bestuur, zoals fair play. Ook kan de gemeente financieel, juridisch en qua planning in de problemen komen als bezwaar – of beroep – tegen dit nieuwe verkeersbesluit gegrond wordt verklaard.

Bezwaar 15: patroon van ontbrekende en/of (te) late verkeersbesluiten
De bewoners hebben de gemeente er vanaf oktober 2017 meerdere malen op gewezen dat er een verkeersbesluit noodzakelijk is voor het aansluiten van de Volsellastraat west op de Volsellastraat voor autoverkeer. Niet omdat we dat verkeersbesluit zo graag willen, maar omdat we dan bezwaar kunnen maken. Het heeft ruim 3,5 jaar geduurd voordat dit nieuwe verkeersbesluit er lag. Al die tijd hebben de bewoners in onzekerheid gezeten.
Het ontbreken, te laat of pas achteraf nemen van verkeersbesluiten speelt ook bij de aanleg van de drijvende woningen in Nijmegen-Lent. Daar heeft de gemeente wegcategorieën op een stukje RijnWaalpad – een snelfietsroute – uitgebreid (gedogen gemotoriseerd verkeer) zonder tijdig een verkeersbesluit te nemen, zodat bewoners geen bezwaar konden aantekenen. Het lijkt erop dat de gemeente verkeersbesluiten in bestaande situaties soms ziet als lastige formaliteiten die zij liever niet neemt – of pas (te) laat of achteraf als burgers gaan ‘piepen’. Wij hopen dat deze handelswijze van de gemeente niet vooropgezet is omdat zij op deze wijze burgers voor voldongen feiten plaatst en verzet tegen bepaalde verkeersmaatregelen ontmoedigt. Dat is in strijd met algemene beginselen van behoorlijk bestuur, zoals fair play.

Bezwaar 16: functioneren Van Boetzelaerstraat en ongevallen Volsellastraat niet meegewogen
Na de Variantenstudie van juni 2018 heeft de Van Boetzelaerstraat zich de afgelopen drie jaar in de praktijk bewezen als korte, overzichtelijke, snelle en veilige ontsluiting van de landgoedwoningen en vrije kavels. Deze ontsluiting functioneert – los van enige overlast door bouwverkeer voor Park Waaijenstein dat hopelijk snel klaar is – goed. Dat gegeven van goed functioneren is ten onrechte niet meegewogen bij dit verkeersbesluit. De Volsellastraat daarentegen is een aantoonbaar langere, minder overzichtelijke, onveiligere en tragere route. In die minder overzichtelijke straat zijn in 2020 twee ongevallen met letsel veroorzaakt door bestuurders van een motorvoertuig. Ook dat is ten onrechte niet meegewogen bij dit verkeersbesluit.

4. Samenvatting: slordig proces, verkeerde uitkomst

Tot slot vatten we de voorgeschiedenis en onze bezwaren samen:
- Nergens in zowel het Beeldkwaliteitsplan als Ontwikkelingskader is de door uw College gekozen ontsluiting via de Volsellastraat beschreven.
- Desondanks heeft de gemeente tot drie keer toe geprobeerd die omstreden ontsluiting te realiseren, zonder eerst een verplicht verkeersbesluit te nemen.
- Het niet, (te) laat of pas achteraf nemen van een verkeersbesluit in bestaande situaties lijkt soms wel een patroon bij de gemeente Nijmegen.
- Daarmee ontzegt de gemeente burgers het recht om (tijdig) bezwaar te kunnen maken en plaatst zij burgers in de praktijk voor voldongen feiten.
- Volgens de second opinion van Veilig Verkeer Nederland is de huidige ontsluiting via de Van Boetzelaerstraat veiliger dan de omweg via de Volsellastraat.
- Als je de scores van Veilig Verkeer Nederland toepast in de Variantenstudie, dan is de huidige ontsluiting via de Van Boetzelaerstraat in totaliteit de variant met de meest positieve score.
- De gemeente heeft dus mede op basis van verkeerde aannames en scores op het vlak van verkeers-veiligheid in de Variantenstudie een mindere variant gekozen.
- De gemeente heeft relevante informatie uit het Beeldkwaliteitsplan over de beoogde ontsluiting via de Van Boetzelaerstraat ongenoemd gelaten in dit verkeersbesluit.

- De gemeente baseert dit verkeersbesluit op een niet bestaande beschrijving en ontbrekende motivering in het ambtelijke Ontwikkelingskader Waaijenstein.
- De argumenten van de gemeente zijn achterhaald, gezocht en onjuist: in de praktijk is de keuze voor de Volsellastraat ingehaald door de tijd en overbodig.
- De gebruikers accepteren geen omweg door de minder veilige Volsellastraat, de aanwonenden accepteren geen extra verkeer door die onoverzichtelijke woonstraat.
- Ook Veilig Verkeer Nederland adviseert om uit oogpunt van veiligheid de Van Boetzelaerstraat te blijven gebruiken voor autoverkeer van en naar Park Waaijenstein.
- Die huidige route is korter, overzichtelijker, veiliger en sneller; de omweg via de Volsellastraat is langer, minder onoverzichtelijk, onveiliger en trager.
- Waarom zou uw College vasthouden aan een mindere variant (minder veilig, laag draagvlak) als u ook de meest positieve variant (veiliger, hoog draagvlak) kunt kiezen?

5. Zes verzoeken aan uw College

Wij snappen niet dat uw College de 21 huishoudens in Park Waaijenstein en op Landgoed Oosterhout opzadelt met een onveiliger omweg die ze niet willen rijden en een kleine honderd huishoudens aan de Volsellastraat en directe omgeving met extra autoverkeer dat ze niet door hun onoverzichtelijke woonstraat willen. Dit conflict tussen de bewoners en de gemeente sleept nu al bijna vier jaar. Om dit conflict te beëindigen, doen wij zes verzoeken:

5.1 Ten eerste verzoeken wij uw College om de aanleg van een stukje fietspad op de Van Boetzelaerstraat oost (om autoverkeer te blokkeren) te schrappen uit uw verkeersbesluit.

5.2 Ten tweede verzoeken wij uw College om de wegaansluiting van de Van Boetzelaerstraat west op de Volsellastraat (om gemotoriseerd verkeer mogelijk te maken) te schrappen uit uw verkeersbesluit.

5.3 Ten derde verzoeken wij uw College ook om géén werkzaamheden uit te voeren voor de fysieke wegaansluiting van de Van Boetzelaerstraat west op de Volsellastraat voor autoverkeer én voor de aanleg van een stukje fietspad op de Van Boetzelaerstraat oost voordat daar een onherroepelijk correct en draagkrachtig onderbouwd besluit aan ten grondslag ligt. Voor de goede orde: tegen de overige verkeersmaatregelen in Park Waaijenstein hebben wij geen bezwaar.

5.4 Ten vierde verzoeken wij uw College verder de ontbrekende maar belangrijke en relevante verwijzing naar het ‘Beeldkwaliteitsplan Landschapszone’ over de beoogde ontsluiting van Park Waaijenstein te betrekken in het verkeersbesluit, met name deze zin in paragraaf 4.1.1 op pagina 20: “De ontsluiting van de woningen vindt plaats via de Griftdijk en via de Van Boetzelaerstraat.”

5.5 Ten vijfde verzoeken wij uw College bovendien alsnog te kiezen voor de variant met de bij nader inzien meest postieve score (2C: via Van Boetzelaerstraat) en dus de huidige ontsluitingsroute van Park Waaijenstein gewoon te handhaven, zoals Veilig Verkeer Nederland aanbeveelt.

5.6 Tot slot vragen wij uw College met de bewoners, gebruikers en (al toegezegde steun van) Veilig Verkeer Nederland in gesprek te treden over de optimale inrichting van de Van Boetzelaerstraat oost én die aansluiting op de Griftdijk als definitieve ontsluitingsroute van ons mooie Park Waaijenstein.

Met vriendelijke groet,

Namens kaveleigenaren Park Waaijenstein:

[redacted] [redacted]

Namens bewoners Volsellastraat:

[redacted] [redacted] [redacted]

namens bewoners appartementencomplex Volsellastraat

[redacted]

namens Vereniging van Eigenaren Landgoed Oosterhout:

[redacted] [redacted]

namens direct omwonenden Park Waaijenstein

[redacted] [redacted]

Bijlage: ‘Verkeersveiligheid van twee ontsluitingsvarianten Park Waaijenstein Nijmegen’, Veilig Verkeer Nederland, maart 2021.

C.C. gemeenteraadsfracties, regionale media, Stichting Wijkraad Lent, Wijkraad Oosterhout