D210909292

Gemeente Nijmegen
College van Burgemeester en Wethouders
Bureau JZ 21
Postbus 9105
6500 HG NIJMEGEN

Nijmegen, 17 mei 2021

Geacht College,

Mede namens ongeveer 115 huishoudens maken wij met deze brief bezwaar tegen twee onderdelen in uw omgevingsvergunning van 14 april 2021 voor het woonrijp maken van Park Waaijenstein (zaaknummer W.Z21.101201.01).

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. Dat heeft onder andere geleid tot een alternatieve, zuidelijke ontsluiting van de 85 appartementen in Park Waaijenstein. Deze zuidelijke ontsluiting heeft brede instemming van de bewoners en omwonenden. Onderdeel van het gesprek was ook de ontsluiting van de 14 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 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 ongeveer 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

Als ondertekenaars hebben wij een mandaat afgesproken met onze achterban om namens hen op te treden, zoals het indienen van dit bezwaarschrift.

1.3 Woonrijp maken Park Waaijenstein

Als bewoners en omwonenden zijn we blij met de zuidelijke ontsluiting van de 85 appartementen, met de groene inrichting van Park Waaijenstein en met het nieuwe fietspad 'Waaijenstein' door Park Waaijenstein. Dit bezwaar richt zich dan ook alleen tegen twee zaken in uw omgevingsvergunning:
1. 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 na een bezoek ter plaatse van wethouder Vergunst.
2. 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. Voorgeschiedenis ontsluiting Park Waaijenstein

Om onze bezwaren te verhelderen en te onderbouwen, schetsen we hier eerst – in chronologische volgorde – enkele relevante ontwikkelingen. Ook stellen we uw College tussendoor vijf vragen omdat we benieuwd zijn hoe de gemeente erin staat.

2.1 Beeldkwaliteitsplan Landschapszone, mei 2009

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 het plan in het geheel 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 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.

Vraag 1: Is uw College het met ons eens dat ontsluiting van Park Waaijenstein via de Volsellastraat nergens wordt genoemd in zowel het Beeldkwaliteitsplan als het Ontwikkelingskader?

2.3 Aankondiging werkzaamheden, oktober 2017

"De toekomstige ontsluiting vindt plaats via de Volsellastraat", meldt de toenmalige gemeentelijk projectleider Jurgen Hell 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 Domien Driessen 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: "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." Domien Driessen 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.

Vraag 2: Is uw College het met ons eens dat een briefje bij de bewoners in de bus doen met een mededeling niet de manier is waarop de gemeente hoort om te gaan met haar burgers als de gemeente volgens de wet eerst een verkeersbesluit dient te nemen?

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. Op 30 april 2018 mailen de bewoners aan Erwin Olzheim, 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?" Olzheim 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 standpunt van een grote groep bewoners niet op.

Vraag 3: Wat vindt uw College ervan dat een ambtenaar het uitgangspunt van een grote groep bewoners niet opneemt in plannen, verslagen en/of onderzoeken?

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 genoemde ontsluiting ontbrak bij de te onderzoeken varianten. In het boordelingsschema op pagina 10 van deze Variantenstudie scoort variant 2A (Volsellastraat) +1 voor verkeersveiligheid en 2C (Van Boetzelaerstraat) -1. 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 landweg 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. 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 volgens ons een onvolledig 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 registratie-nummer 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. Die twee standpunten kun je niet samenvatten met 'grotendeels begrip'. Verder slaat de hierboven genoemde 'terugkoppeling' alleen op enkele eerste, mondelinge reacties van bewoners na een Powerpoint-presentatie op 16 mei 2018 zonder dat zij de hele Variantenstudie hadden kunnen lezen.

2.7 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 'Verkeersbesluit Park Waaijenstein' met kenmerk D200677561 wordt met geen woord gerept over de Volsellastraat. Ook op het bijbehorende kaartje ontbreekt de Volsellastraat. "De aansluiting op de Volsellastraat zijn we vergeten op te nemen," reageert F. Oppelaar, inmiddels projectleider Waaijenstein namens de gemeente. Uit de volledige tekening die zij op 2 september 2020 mailt, blijkt dat het wel degelijk de bedoeling is van de gemeente om de Van Boetzelaerstraat west voor autoverkeer aan te sluiten op de Volsellastraat.
Dit is de tweede keer dat de gemeente de aansluiting op de Volsellastraat probeert te realiseren zonder eerst een verkeersbesluit daarover te nemen. En ook de tweede keer dat de bewoners de gemeente erop moeten wijzen dat dat in dit geval wettelijk verplicht is.

Vraag 4: Waarom ontbreekt de aansluiting van de Van Boetzelaerstraat op de Volsellastraat in het Verkeersbesluit Park Waaijenstein en wat onderneemt uw College om dit soort omissies in de toekomst te voorkomen?

2.8 Bezwaar bewoners tegen verkeersbesluit, oktober 2020
Het 'Verkeersbesluit Park Waaijenstein' komt op ons 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: zo is het kaartje onvolledig, is de locatie van de afsluiting van het autoverkeer op de Van Boetzelaerstraat oost richting Griftdijk onjuist en ontbreken in het besluit motivaties voor zowel die afsluiting als de aanleg van een stuk fietspad. Als dit verkeersbesluit wordt uitgevoerd, dan sluit de gemeente het autoverkeer af van en naar de 14 kavels en 7 landgoedwoningen.
Nu, half mei 2021, wachten we al meer dan zeven maanden op behandeling van ons gezamenlijke bezwaarschrift. De communicatie en informatie hierover van de gemeente is (te) laat, onduidelijk en summier. "U heeft ook een bezwaar ingediend tegen het genomen verkeersbesluit," zo schrijft uw College op 2 maart 2021 in een brief met kenmerk D210716279 aan ons. "Over de beslissing op het bezwaar wordt u separaat geïnformeerd." Tot nu toe, precies tweeëneenhalve maand later, is dat niet gebeurd: géén actieve informatie, géén hoorzitting, géén beslissing en ook géén excuses van de gemeente. Wij hadden er in goed overleg met juridisch adviseur rechtsbescherming Vera Rikken van de gemeente mee ingestemd dat ons bezwaar uiterlijk 1 mei 2021 zou zijn behandeld, maar ook die belofte is de gemeente helaas niet nagekomen.

2.9 Nieuw feit: 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 1) blijkt dat de ontsluiting via de Van Boetzelaerstraat – in tegenstelling tot wat de Variantenstudie beweert – veiliger is dan via de Volsellastraat. Dat vermoeden hadden wij als bewoners al, en wordt nu dus bevestigd door Veilig Verkeer Nederland. Als je de scores van Veilig Verkeer Nederland gebruikt in de Variantenstudie (zie rode cijfers in de volgende tabel), dan rolt de ontsluiting 2C (Van Boetzelaerstraat) in totaliteit alsnog als beste variant uit de bus. De gemeente heeft dus op basis van verkeerde aannames en scores een mindere variant gekozen.

Vraag 5: Is uw College het met ons eens dat de ontsluiting via de Van Boetzelaerstraat als beste variant uit de bus rolt als je de scores van Veilig Verkeer Nederland gebruikt in de Variantenstudie?

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

3. Onze acht bezwaren

Hieronder noemen we nu onze acht bezwaren tegen de twee in 1.3 genoemde elementen in uw omgevingsvergunning voor het woonrijp maken van 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 van uw bezwaarcommissie. Ook nodigen we de leden van de bezwaarcommissie uit om eerst ter plekke de situatie in ogenschouw te komen nemen.

Bezwaar 1: besluit is van bovenaf opgelegd
De ontsluiting van Park Waaijenstein via de Volsellastraat is niet eerst overlegd met bewoners, maar wordt in oktober 2017 uit het niets geïntroduceerd door ambtenaren. Deze route kwam voor de 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."
Wij 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 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 deze omgevingsvergunning verkleint de gemeente de leefbaar- en veiligheid van onze straat.

Bezwaar 2: besluit is niet getoetst aan bestemmingsplan Landschapszone-10
Blijkens het 'Besluit op aangevraagde omgevingsvergunning' van 12 april 2021 (registratienummer D210830469) heeft uw College verzuimd dit besluit voor de omgevingsverguinning voor het woonrijp maken van Park Waaijenstein te (laten) toetsen aan het bestemmingsplan 'Landschaps-zone-10 (ontsluitingen)'. Dit had wel gemoeten en is dus een gebrek aan het genomen besluit.

Bezwaar 3: ontbrekend verkeersbesluit
De aansluiting van de Van Boetzelaerstraat west op de Volsellastraat voor autoverkeer, zoals ingetekend op de kaart nummer D210698189, is op het moment dat uw College de omgevings-

vergunning verleende niet bestuurlijk gedekt door een verkeersbesluit. Dat vinden wij onbegrijpelijk. Want zodoende geeft de gemeente al toestemming voor het uitvoeren van werkzaamheden zonder dat het noodzakelijke verkeersbesluit is genomen. Dit is nu al de derde keer dat de gemeente de aansluiting op de Volsellastraat willens en wetens probeert te realiseren zonder het noodzakelijke verkeersbesluit te nemen (en ook al de derde keer dat de bewoners de gemeente erop moeten wijzen dat een verkeersbesluit in dit geval wettelijk verplicht is). Daarmee stelt de gemeente een grote groep 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 strijd met algemene beginselen van behoorlijk bestuur, zoals fair play.

Bezwaar 4: verkeerd verkeersbesluit
De afsluiting van de Van Boetzelaerstraat oost richting Griftdijk voor autoverkeer door de aanleg van een stukje fietspad met een fietspaaltje, zoals ingetekend op de kaart nummer D210698189, is op het moment dat uw College de omgevingsvergunning verleende niet bestuurlijk gedekt door een correct verkeersbesluit. De locatie van dat stukje fietspad is onjuist vermeld en de motivering ontbreekt. Wij vinden het onbegrijpelijk dat de gemeente al een omgevingsvergunning voor de aanleg daarvan verleent terwijl ons bezwaar tegen het onjuiste en onvolledige 'Verkeersbesluit Park Waaijenstein' nog niet is behandeld.

Bezwaar 5: patroon van ontbrekende en/of (te) late verkeersbesluiten
Het ontbreken, te laat of pas achteraf nemen van verkeersbesluiten speelt ook bij de aanleg van de drijvende woningen in Lent. Daar heeft de gemeente wegcategorieën op een stukje RijnWaalpad gewijzigd (toelaten gemotoriseerd verkeer) zonder tijdig een verkeersbesluit te nemen, zodat bewoners geen bezwaar konden aantekenen. "Achteraf genomen verkeersbesluiten plaatsen de burger in een nadeelpositie," schrijft de Stichting Wijkraad Lent in een brief van 23 juni 2020 aan uw College. Het lijkt erop dat de gemeente verkeersbesluiten in bestaande situaties soms ziet als lastige formaliteiten die zij liever niet neemt – of pas achteraf als burgers gaan 'piepen'. Wij hopen dat deze handelswijze van de gemeente onintentioneel is omdat op deze wijze burgers voor voldongen feiten worden geplaatst en verzet tegen bepaalde verkeersmaatregelen wordt ontmoedigd. Dat zou, zoals gezegd, in strijd zijn met algemene beginselen van behoorlijk bestuur, zoals fair play.

Bezwaar 6: verkeerd onderbouwd besluit
Uit de second opinion 'Verkeersveiligheid van twee ontsluitingsvarianten Park Waaijenstein Nijmegen' van Veilig Verkeer Nederland (zie bijlage 1) blijkt dat de ontsluiting via de Van Boetzelaerstraat veiliger is dan via de Volsellastraat. Als je de scores van Veilig Verkeer Nederland gebruikt in de Variantenstudie, dan rolt de ontsluiting via de Van Boetzelaerstraat (2C) in totaliteit als beste variant uit de bus. De gemeente heeft dus op basis van verkeerde aannames en scores een mindere variant gekozen.
Met de ontsluiting van Park Waaijenstein via de Volsellastraat dwingt de gemeente bewoners en bezoekers van de 21 woningen een omweg te maken. Daarbij creëert en/of verergert de gemeente een aantal potentiële conflictpunten. Meer potentiële conflictpunten en meer verkeer veroorzaken een hogere kans op ongevallen.
Ten eerste op 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 (vooral forensen en scholieren) van de Volsellastraat linksaf via de Van Boetzelaerstraat oost naar de Griftdijk. Het past niet in de filosofie van 'Duurzaam Veilig' om voor weggebruikers een extra conflictpunt toe te voegen aan de infrastructuur. De huidige ontsluiting via de Van Boetzelaerstraat kent dat probleem niet: daar rijden auto's en fietsers in de ochtend- en middagspits allemaal 'met elkaar mee' dezelfde kant op, wat veiliger is.

Ten tweede stijgt het risico op aanrijdingen met verkeer uit zijstraten. 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.
Ten tweede stijgt het risico op de onoverzichtelijke oversteek van de busbaan Terralaan en het naastgelegen fietspad door meer auto's op de Volsellastraat. Een auto die geen voorrang verleende heeft daar in 2020 een fietsster aangereden, met letsel als gevolg.
Een vierde probleem van extra auto's door de Volsellastraat is het holletje waar de Volsellastraat aansluit op de Griftdijk. Dat 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. Dat probleem verergert als de gemeente de bewoners van de 14 kavels en 7 landgoedwoningen dwingt een omweg te maken via de Volsellastraat. Bij de huidige ontsluiting via de Van Boetzelaerstraat speelt dat probleem niet: de aansluiting op de Griftdijk is daar inmiddels overzichtelijker (door de afspraak dat de gemeente zichtbelemmerende beplanting snoeit).
Wij pleiten dus om meerdere redenen voor het blijven spreiden van auto's over twee aansluitingen op de Griftdijk. "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," verklaart ook Veilig Verkeer Nederland in de second opinion.

Ook los van verkeersveiligheid blijft de Volsellastraat om drie redenen een gekunstelde, onlogische route voor de ontsluiting van Park Waaijenstein.
Ten eerste is de scherpe hoek van 60 graden tussen de Van Boetzelaerstraat west en de Volsellastraat volgens de gemeente gedimensioneerd op een brandweer- of vuilniswagen: dus een twee- of drieassige vrachtwagen. Die scherpe bocht is niet geschikt voor trekkers met oplegger, die ook wel eens wat komen afleveren in onze wijk. De huidige ontsluiting via de Van Boetzelaerstraat is wél geschikt voor een trekker met oplegger.
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 nooit 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.

Al met al ontbreekt het aan een juiste onderbouwing voor het ontsluitingsbesluit van uw College. Dit is in strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, zoals draagkrachtige motivering.

Bezwaar 7: 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 prima. Dat is in 2018 niet meegewogen in de Variantenstudie. 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 niet meegewogen in de Variantenstudie van juni 2018. We zetten de belangrijkste verkeerskundige verschillen tussen de Van Boetzelaerstraat en Volsellastraat op een rijtje:

via Van Boetzelaerstraat (voorkeur buurt)	*via Volsellastraat (voorkeur gemeente)*
korte, rechtstreekse route	omweg door woonwijk
over rustig landweggetje	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: risico op spelende kinderen die de straat oprennen
één potentieel conflictpunt auto versus fiets: - kruising fietspad Griftdijk bij oprijden Griftdijk (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, holletje, 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: - auto uit Weefgewichtstraat rijdt motorrijder op Volsellastraat aan (11 oktober 2020) - auto op Volsellastraat rijdt fietsster aan op kruisend fietspad langs Terralaan (13 november 2020) - regelmatig bijna-ongevallen/ongevallen zonder letsel
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	veiliger volgens gemeente

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

Bezwaar 8: geen draagvlak bij de beoogde gebruikers

De eigenaren van de 14 kavels en de Vereniging van Eigenaren van de 7 landgoedwoningen 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*	*voorkeur ontsluiting Park Waaijenstein: via Van Boetzelaerstraat óf via Volsellastraat?*
[redacted]	[redacted]	Van Boetzelaerstraat openhouden
		Van Boetzelaerstraat openhouden
		Van Boetzelaerstraat openhouden
		Van Boetzelaerstraat openhouden
		Van Boetzelaerstraat openhouden
		Van Boetzelaerstraat openhouden

[redacted]	Van Boetzelaerstraat openhouden
	Van Boetzelaerstraat openhouden
	Van Boetzelaerstraat openhouden
	alleen via busbaan/rotonde
	Van Boetzelaerstraat openhouden
	Van Boetzelaerstraat openhouden
	Van Boetzelaerstraat openhouden
	neutraal, lichte voorkeur voor Notensteinstraat

adressen VVE	*eigenaren*	*ontsluiting Park Waaijenstein via Van Boetzelaerstraat óf via Volsellastraat?*
[redacted]		Van Boetzelaerstraat openhouden
		Van Boetzelaerstraat openhouden
		Van Boetzelaerstraat openhouden
		Van Boetzelaerstraat openhouden
		Van Boetzelaerstraat openhouden
		Van Boetzelaerstraat openhouden
		Van Boetzelaerstraat openhouden

Conclusie: Van alle beoogde gebruikers geeft helemaal niemand de voorkeur aan de door de gemeente opgelegde route door de Volsellastraat. Dat moet de gemeente toch te denken geven.

De keuze voor de Volsellastraat roept bij ons vooral veel vragen op. Voor wie kiest uw College een ontsluiting van Park Waaijenstein via de Volsellastraat? Wie doet u met uw keuze voor deze omweg een plezier? Waarom kiest de gemeente een variant met een laag draagvlak en verwacht diezelfde gemeente van ons hoog draagvlak als wij een alternatief aandragen (fietsstraat in plaats van fietspad in Van Boetzelaerstraat oost), blijkens uw brief van 2 maart 2021? Is dat niet meten met twee maten? Voor welk probleem is ontsluiting via de Volsellastraat een oplossing?

De huidige ontsluiting van Park Waaijenstein via de Van Boetzelaerstraat functioneert prima. De argumenten van de gemeente voor een andere ontsluiting via de Volsellastraat zijn achterhaald ('aansluiting Van Boetzelaerstraat op Griftdijk is onoverzichtelijk'), gezocht ('afslaande auto's naar Van Boetzelaerstraat houden verkeer op Griftdijk meer op dan dezelfde afslaande auto's naar Volsellastraat') en onjuist ('Van Boetzelaerstraat is niet veilig'). Het besluit voor ontsluiting van Park Waaijenstein via de Volsellastraat is ingehaald door de tijd en in de praktijk overbodig.

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 terug te vinden.
- Desondanks heeft de gemeente tot drie keer toe geprobeerd die omstreden ontsluiting te realiseren, zonder eerst een verplicht verkeersbesluit te nemen.
- Het niet, 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 rolt de huidige ontsluiting via de Van Boetzelaerstraat als beste variant uit de bus.
- De gemeente heeft dus mede op basis van verkeerde aannames en scores op het vlak van verkeersveiligheid in de Variantenstudie niet de beste variant gekozen.
- De argumenten van de gemeente zijn achterhaald, gezocht en onjuist: in de dagelijkse praktijk is de keuze voor de Volsellastraat ingehaald door de tijd.
- De beoogde gebruikers willen geen omweg maken door de minder veilige Volsellastraat, de bewoners willen geen extra verkeer door die woonstraat.
- Ook Veilig Verkeer Nederland adviseert om uit oogpunt van veiligheid de Van Boetzelaerstraat te blijven gebruiken voor autoverkeer.
- 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 beste variant (veiliger, hoogste 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 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 (op de bij de omgevingsvergunning behorende kaart 'Ontwerp Park Waaijenstein' met kenmerk D210698189 getekende) wegaansluiting van de Van Boetzelaerstraat west op de Volsellastraat (om gemotoriseerd verkeer mogelijk te maken) te schrappen uit uw omgevingsvergunning.

5.2 Ten tweede verzoeken wij uw College om de (op de bij de omgevingsvergunning behorende kaart 'Ontwerp Park Waaijenstein' met kenmerk D210698189 getekende) aanleg van een stukje fietspad op de Van Boetzelaerstraat oost (om autoverkeer te blokkeren) te schrappen uit uw omgevingsvergunning.

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

5.4 Ten vierde verzoeken wij uw College verder alsnog te kiezen voor de beste variant met het hoogste draagvlak (2C: via Van Boetzelaerstraat) en dus de huidige ontsluiting van Park Waaijenstein gewoon te handhaven, zoals Veilig Verkeer Nederland aanbeveelt.

5.5 Ten vijfde verzoeken wij uw College bovendien om uw omgevingsvergunning voor het woonrijp maken van Park Waaijenstein alsnog te toetsen aan bestemmingsplan 'Landschapszone-10 (ontsluitingen)'.

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

Met vriendelijke groet,

[redacted]

[redacted]

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

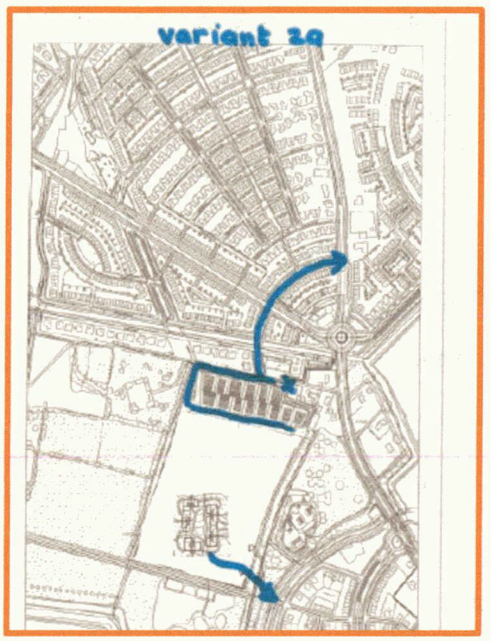
C.C. gemeenteraadsfracties, regionale media, Stichting Wijkraad Lent, Wijkraad Oosterhout

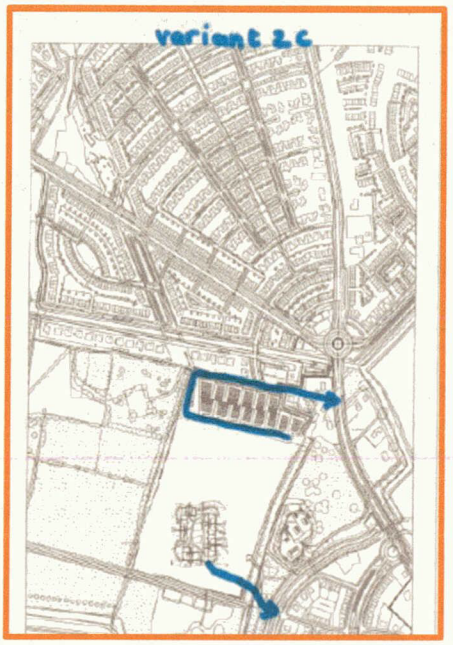
Verkeersveiligheid van twee ontsluitingsvarianten Park Waaijenstein Nijmegen

Maart 2021, ing. Arjen Zijlstra, verkeersconsulent VVN, [redacted]

Vergelijking Verkeersveiligheid Ontsluitingsvarianten 2a en 2c Park Waaijenstein te Nijmegen

Aanleiding
Tussen een groep bewoners en de gemeente is onenigheid over de definitieve ontsluiting van 21 woningen van Park Waaijenstein op de Griftdijk (Noord). De gemeentelijke afweging wordt door de bewoners bestreden. VVN is gevraagd de gewenste alternatieven op verkeersveiligheid te vergelijken.





Variantenstudie 2018
De variantenstudie naar de ontsluitingsmogelijkheden voor Park Waaijenstein uit 2018 neemt het criterium Verkeersveiligheid mee, maar legt zeer summier uit waar de verschillen vandaan komen.

Verkeersveiligheid	Is de ontsluiting verkeersveilig? Of zijn uitwerkingen mogelijk waardoor veiligheid toeneemt? Potentiele conflicten auto-fiets?

Toelichting op het criterium Verkeersveiligheid (Variantenstudie 2018)

	1a	1b	1c	1d	2a	2b	2c	2d	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	0,00	-1,75	0,25	1,00	0,75	-0,50	1,00	1,00
Verkeersontsluiting	-1	-1	-1	-1	2	1	1	2	-1
Verkeersveiligheid	0	1	-2	2	1	2	-1	2	2

Uitslag score verkeersveiligheid in rood (Variantenstudie 2018)

Het toevoegen van verkeer aan de ontsluiting Van Boetzelaerstraat/Griftdijk is onwenselijk qua veiligheid, omdat dit een onoverzichtelijk punt is. Ook is de weg ernaar toe smal en kan een conflict met fietsers ontstaan. Een aansluiting via een rotonde is verkeersveilig, daarom scoren deze varianten goed.

Summiere toelichting op score criterium Verkeersveiligheid van 9 alternatieven (Variantenstudie 2018)

Brief Gemeente 2 maart 2021
Deze brief, als eerste reactie op het bezwaarschrift van de bewoners geeft weinig nadere uitleg over de verkeersveiligheid. Op één punt klopt de brief niet:
"De beplanting bij de aansluiting Van Boetzelaarstraat – Griftdijk Noord kan weer aangroeien". De gemeente heeft deze beplanting op verzoek van direct aanwonenden zelf gesnoeid in overleg met de bewoner, en zal dat blijven doen. Dit naar aanleiding van een melding bij VVN, waar de opsteller van dit document ook bij betrokken was (besproken met mw. E. Donkers van de gemeente).

Uitgangspunten VVN vergelijking verkeersveiligheid
Bij de vergelijking wordt uitgegaan van de nu bekend zijnde *definitieve* situatie, inclusief een 24/7 selectieve knip in de Griftdijk Noord. De Volsellastraat blijft zoals deze nu is (inclusief de nieuwe, nauwelijks remmende punaise).
De Van Boetzelaerstraat zal ter hoogte van de nieuwbouw een soort landweg-profiel krijgen van 4,6m: Twee stroken klinkerverharding met een halfopen middenstrook, en een smallere weg bij de oudbouw tot aan de Griftdijk Noord. In variant 2a ligt tussen deze twee weggedeelten een kort stukje fietspad, als auto-afsluiting. Er zijn geen aanpassingen gepland bij de aansluitingen van de Volsellastraat op de Griftdijk en de Van Boetzelaerstraat op de Griftdijk Noord.
Het aantal voertuigbewegingen zal tussen de 120 en 170 per werkdag liggen. Het woonmilieu ligt tussen groenstedelijk (5,8 ritten per woning) en landelijk wonen (7,4 ritten per woning) (CROW Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie).
VVN doet in dit stadium van advisering geen aanbevelingen voor verbetering, al zijn deze zeker denkbaar.

Criteria VVN vergelijking verkeersveiligheid
- Voetganger (25%) - Het gaat hierbij met name of de voetganger een veilige voorziening ter beschikking heeft
- Fietser (25%) – Gekeken wordt in hoeverre de verkeersveiligheid van alle fietsers meer of minder in het geding is
- Aansluiting op Griftdijk (Noord) (25%) – Een korte verkeersveiligheids-vergelijking van beide aansluitingen bij de twee varianten
- Conflictpunten (25%) – Een vergelijking van de conflictpunten op de twee routes en in hoeverre deze meer of minder gepasseerd worden.

Wijze van score
Aangesloten wordt bij de gehanteerde scores in de Variantenstudie van 2018 van -2 (- -) tot +2 (+ +)

Uitkomst VVN vergelijking verkeersveiligheid
Hieronder is per verkeersveiligheids- *sub*criterium een score gegeven, met een toelichting op deze score.

Voetganger (25%)	Variant 2a (via Volsellastraat) +1	Variant 2c (via vBoetzelaerstraat) -1

Toelichting: De Van Boetzelaerstraat krijgt geen aparte en veilige voorziening voor voetgangers. Toch is dit belangrijk, zeker op een totale afstand van ca 250m. Gelet op het beperkte aantal voertuigen wordt aan variant 2c geen - 2 toegekend. Daar staat tegenover dat de voetganger in variant 2a enig extra (kruisend) verkeer op conflictpunten treft (geen +2).

Fietser (25%)	Variant 2a: 0	Variant 2c: +1

Toelichting: over het geheel genomen is er in beide varianten geen sprake van grote onveiligheid. Fietsers ondervinden in variant 2c enige onveiligheid op het eerste stuk van de Van Boetzelaerstraat, wanneer hier meer autoverkeer is. Daar staat tegenover dat in variant 2a, de fietsers op het vrijliggende fietspad naast de busbaan en de fietsers temidden van de relatief drukke Volsellastraat, overlast kunnen hebben van het extra verkeer vanuit Park Waaijensteijn. De fietser ondervindt bovendien enige onveiligheid in de binnenbocht van de Volsellastraat, als hij schuil gaat achter haaks geparkeerde auto's. In de ochtendspits kan een (beperkt) conflict ontstaan tussen fietsers en autoverkeer op de nieuwe kruising van de Volsellastraat/ Van Boetzelaerstraat. Maar deze nadelen zijn niet groot, en drukken variant 2a niet 'in de min'.

Aansluiting Griftdijk(25%)	Variant 2a:	Variant 2c:
	0	+1

Toelichting: De beide aansluitingen, met fietspaden op beperkte afstand van de rijbaan, lijken enigszins op elkaar. Wel is het zicht vanaf de Van Boetzelaerstraat wat beperkter door een dikke boom en het kombord (noordzijde). Aan de zuidzijde is het zicht voldoende. Autoverkeer op de Griftdijk Noord rijdt wat langzamer vanwege de nabijheid van de rotonde. Er is voldoende zicht op fietsverkeer uit de tegenrichting, dat afgenomen is na de 24/7 knip. Er is zodanig weinig verkeer dat het deels smalle profiel van de Van Boetzelaerstraat geen probleem oplevert.
Bij de Volsellastraat beperkt een struik het zicht op van noord komende fietsers. 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: De wachtrij in de ochtendspits in de Volsellastraat (aanzienlijk korter dan voor de knip) geeft nog steeds 'opduw'-effecten en toeteren door geïrriteerde autobestuurders. Hoe langer deze wachtrij is, de 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. Met name dit effect leidt tot een lichte voorkeur voor variant 2c. 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.

Conflictpunten (25%)	Variant 2a:	Variant 2c:
	-1	+1

Toelichting: Afwikkeling van de 21 woningen van Park Waaijenstein via de Van Boetzelaerstraat (variant 2c) geeft een beperkt conflictpunt bij de Volsellastraat, al is het geen hard conflict: in de drukkere ochtendspits voegen auto en fietser hier samen.
Afwikkeling via de Volsellastraat (variant 2a) leidt tot een beperkt maar iets groter conflict op ditzelfde punt. Verder ontstaat er een nieuw maar beperkt conflict op de aansluiting van de Volsellastraat met de Gladiusstraat. Het nu al lastige conflictpunt met de busbaan/fietspad en de Aquilastraat (hier vond recent een letselongeval met een fietser plaats) wordt zwaarder belast. Dat geldt ook voor het eindigende vrijliggend fietspad bij de nieuwe punaise. Daarom scoort variant 2a duidelijk minder goed dan variant 2c. Er is echter geen sprake van grote verkeersonveiligheid.

Eindscore
De 4 criteria wegen elk voor 25% mee. Dit leidt tot de volgende eindscore:

Variant 2a (via Volsellastr)	**Variant 2c (via vBoetzelaerstr)**
0	**+0,5**

Conclusie
Op het criterium verkeersveiligheid scoort de variant 2c (verkeer via de Van Boetzelaerstraat) licht positief tegenover variant 2a (via Volsellastraat), die neutraal scoort. Dit op basis van de 4 subcriteria Voetganger, Fietser, Aansluiting op Griftdijk (Noord) en Conflictpunten. Er is een duidelijk verschil met de uitkomst van de Variantenstudie uit 2018 (zie rode vakjes hierboven). In deze studie was 'verkeersveiligheid' echter nauwelijks nader toegelicht.

Vermeld moet worden dat bij het uiteindelijke inrichtingsontwerp nog veel in verkeersveiligheid te winnen valt, zowel binnen de wijk als wat de aansluitingen op de Griftdijk (Noord) betreft. VVN denkt in later stadium graag mee over nadere oplossingen.

Gemeente Nijmegen
Postbus 9105
6500 HG Nijmegen
Telefoon: 14 024
Website: www.nijmegen.nl

GEMEENTE Nijmegen

Ontvangstbevestiging

De gemeente Nijmegen bevestigt hierbij de ontvangst van:

de heer/mevrouw [redacted]

adres

postcode / woonplaats

geboortedatum

Het volgende poststuk:

☑ brief/poststuk t.a.v. College B&W, JZ 21

omschrijving bezwaarschrift tegen omgevingsvergunning woonrijp maken Park Waagenstein

Datum ontvangst 18-5-2021

Gemeente Nijmegen,

(stempel receptie)

Nijmegen
18 MAY 2021
ingekomen stukken stadhuis

De gegevens zijn ingevuld door de aanbieder van het poststuk. Deze zijn niet geverifieerd door de gemeente Nijmegen.