

Lent, 23 juni 2020

Betreft: Bouwwerkzaamheden Drijvende Woningen Lentse Plas

Geachte heer, mevrouw,

Naar aanleiding van recente ontwikkelingen bij het realiseren van 27 drijvende woningen in de Lentse Plas en de daarmee gepaard gaande bouwwerkzaamheden vraagt ondergetekende, namens Stichting Wijkraad Lent, uw aandacht voor het volgende.

Sinds enkele weken is de gemeente bezig met allerlei illegale bouwactiviteiten rond en op het fietspad van de Edith Piafstraat en rond en op het RijnWaalpad (snelfietspad). Wijkraad Lent komt statutair op voor de belangen van de inwoners van Lent en maakt zich ernstige zorgen over de (verkeers-) veiligheid rond beide fietspaden. Ook zijn de bouwwerkzaamheden vooraf niet gecommuniceerd en afgestemd met de wijkraad, zoals in het Raamplan Bouwverkeer is vastgelegd. Voor deze werkzaamheden zijn vooraf **niet de vereiste verkeersbesluiten** genomen, waar bezwaar en beroep tegen open staat. De democratie wordt hier met voeten getreden.

Op 27 mei 2020 hebben enkele inwoners van Lent van de gemeente een mail ontvangen met een informatiebrief (kenmerk 200498130) waarin de werkzaamheden worden aangekondigd. Als antwoord op een mail van een verontruste inwoner van Lent schreef projectleider xxxx:

Ten aanzien van het bouwverkeer dat het fietspad kruist vraag je of daar nog bezwaar tegen ingediend kan worden. Er worden nog verkeersbesluiten genomen voor de tijdelijke (met bouwverkeer) en voor de uiteindelijke situatie. Hiertegen staat bezwaar open. De komende weken wordt het verkeersbesluit voor de tijdelijke situatie voorbereid. Wanneer het besluit genomen is, wordt dat via de gebruikelijke kanalen gecommuniceerd (gemeentepagina in krantje en via de website van de gemeente). Bezwaren kunt je dan kenbaar maken. In het bericht staat hoe je dat kunt doen. We staan het kruisen van het fietspad met bouwverkeer alleen toe wanneer aangetoond wordt dat dat op een veilige manier kan. Voor het bouwverkeer worden dan ook extra maatregelen genomen, zoals het inzetten van verkeersregelaars. Net als op andere plekken waar autoverkeer het RijnWaalpad kan kruisen, heeft ook ter plaatse van de bouwplaats het fietsverkeer voorrang.

Op 3 juni 2020 hebben wij per mail contact opgenomen met de projectleiders xxxx en xxxx. Wij hebben bezwaar gemaakt tegen de illegale werkzaamheden en de wijzigingen aan de infrastructuur, omdat er gevaarlijke situaties kunnen ontstaan. Het RijnWaalpad werd al regelmatig gekruist met bulldozers en er was géén verkeersregelaar te zien. Ook hebben wij de gemeente verzocht eerst de benodigde verkeersbesluiten te nemen en in afwachting van de goedkeuring van de gemeenteraad de werkzaamheden, die al in volle gang zijn, te staken.

De gemeente geeft hieraan geen gehoor. De werkzaamheden gaan gewoon door, ondanks de vele mailwisselingen met de projectleiders, die zoals wij hebben vernomen ook het college hebben bereikt. Op 5 juni 2020 zijn er op het RijnWaalpad hekken geplaatst met standers die dwars op het snelfietspad staan.

Dit kan valpartijen veroorzaken, vooral in het donker. Bovendien wordt het snelfietspad, dat een onbelemmerde doorgang moet garanderen voor 'snelle' fietsers, door deze staanders bijna een meter smaller! Met de warme dagen in het vooruitzicht, waarop veelvuldig gebruikt zal worden gemaakt van het RijnWaalpad om bij het strand te kunnen komen, is dit echt onacceptabel!

Verder is het fietspad bij de Edith Piafstraat afgesloten met een hek. Dit is een fysieke maatregel, waarbij het fietspad niet meer gebruikt kan worden door langzaam verkeer. Momenteel dient dit fietspad als bouwweg voor het zware grondverzetverkeer. In tegenstelling tot wat de projectleider beweert is dit geen tijdelijke maatregel, maar gaat de afsluiting minimaal drie jaar duren. Bij maatregelen waarbij een categorie gebruikers de toegang wordt ontzegd (fietsers) of een categorie wordt toegevoegd (vrachtauto's) moet volgens het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) **vooraf** een verkeersbesluit worden genomen. Alleen als er sprake is van **dreigend gevaar** of een andere **dringende omstandigheid van voorbijgaande aard** (aan het wegdek zelf) hoeft er géén besluit te worden genomen (artikel 34). Dat is hier niet aan de orde.

Het bestemmingsplan van de drijvende woningen is vorig jaar al goedgekeurd. De vereiste, tijdelijke en permanente, verkeersbesluiten hadden maanden tevoren al kunnen worden geregeld en de gemeente is dat ook verplicht, zodat burgers in staat worden gesteld tijdig bezwaar en beroep te kunnen aantekenen. Door de huidige handelwijze worden deze rechten de burgers ontnomen. Dat is geen participatie! Ook de wijkraad kan in bezwaar en beroep, als vertegenwoordiger van een grote groep inwoners. Achterafgenomen verkeersbesluiten plaatsen de burger in een nadeelpositie, tenzij de rechter de voorbarige werkzaamheden alsnog verbiedt. De geëiste herstelwerkzaamheden kunnen dan ernstige (financiële) consequenties hebben voor de gemeente!

Stichting Wijkraad Lent heeft ook bezwaar tegen de omvorming van het RijnWaalpad tot een fietsstraat. Het is een degradatie van het nu véél veiliger snelfietspad, wanneer ook snelverkeer wordt toegelaten. Door de wegbeheerder te verplichten om een verkeersbesluit te nemen, wil de wetgever bereiken dat besluiten tijdig en weloverwogen worden genomen. Hierbij is het van essentieel belang dat het besluit voor belanghebbenden de juridische mogelijkheid biedt om bezwaar en beroep aan te tekenen. Bij de totstandkoming van het bestemmingsplan heeft de rechter in de procedure deze toetsing buiten de orde gelaten, omdat toen niet voldaan werd aan het relativiteitsvereiste. Het is de doelstelling van de wijkraad om op te komen voor de belangen van de inwoners van Lent, in dit geval voor de verkeersveiligheid.

Al deze maatregelen zijn genomen ten gunste van slechts 27 woningen, terwijl héél Lent geschaad wordt in haar veiligheid en rechtszekerheid en er sprake is van willekeur. De gemeente heeft niet naar minder ingrijpende alternatieven gekeken, zoals de mogelijkheid om bijvoorbeeld één centraal parkeerterrein te maken voor alle drijvende woningen, een openbaar terrein, waar iedereen mag parkeren. Dit zou je kunnen aanleggen, aan het einde van de bouwweg, onmiddellijk vóór de aansluiting met het RijnWaalpad (in de hoek). Voordeel is dat het RijnWaalpad gewoon snelfietspad kan blijven (véél veiliger), de parkeerkeffers hoeven dan niet de plaats van het moeras met vlonder in te nemen, géén parkeerlussen nodig, de recreanten kunnen veilig naar het strand (wél nog trottoirs maken, langs het snelfietspad!) en de natuur hoeft ook niet te worden verwoest! Het enige 'nadeel' is dat een deel van de bewoners van de drijvende woningen een klein stukje verder moet lopen. Wethouder Tiemens heeft er in het parkeerbeleid rond het station geen moeite mee dat bewoners veel verder naar hun auto moeten lopen. Deze situatie is in het centrum van Nijmegen ook veelvuldig aanwezig en je kunt dus de vraag stellen waarom de parkeerplaatsen hier wél pal naast de voordeur moeten komen. Lopen is gezond en de afstand is klein.

Bij het parkeerterrein van de appartementen aan de andere kant van de Lentse Plas is ook niet geregeld dat die bewoners een voorkeursbehandeling krijgen, met slagboom en eigen parkeerplaats. Het is gewoon openbaar terrein, terwijl ook daar recreanten om de hoek gaan zwemmen in de plas.

Het probleem is kennelijk dat de gemeente, voorbarig, al toezeggingen heeft gedaan aan Balance d'eau. In brochures wordt immers vermeld dat bij de drijvende woningen een eigen parkeerplaats wordt **meegeleverd**. In bijgaande onderbouwing is dat in publicaties van de ontwikkelaar en ook op Funda al te lezen. Dit is vreemd, want het college heeft pas recentelijk, op 26 mei 2020, een voorstel gedaan aan de raad om grond te verkopen aan Balance d'eau voor de 62 parkeerplaatsen. Dit voorstel is, voor zover wij weten, nog niet door de gemeenteraad goedgekeurd.

Wij wijzen op de **strijdigheid** met het bestemmingsplan. De beoordeling door de gemeente van de Zienswijzennota (blz 43 en 44) maakt onderdeel uit van de procedure van de totstandkoming van het bestemmingsplan, zoals dit door de gemeenteraad is goedgekeurd en vastgesteld. Hierin staat dat zowel de fietsstraat als de parkeerplaatsen **openbaar terrein blijven!** Verkoop van grond aan derden maakt dat de grond dan niet meer openbaar is en in eigendom is overgegaan. Wij zullen dit meenemen in ons bezwaarschrift bij de verkeersbesluiten.

Het is ook opmerkelijk dat de gemeente voor dit stuk RijnWaalpad een tegenovergesteld verkeersbeleid hanteert. Op vele plaatsen, dicht bij het centrum van Nijmegen (zoals rond het Mariaplein) worden reguliere wegen (overigens met verkeersbesluiten!) omgebouwd tot fietsstraten. Hier gaat de fietser erop vooruit, terwijl bij de Lentse Plas, waar al de beste optie is, de veiligheid teniet wordt gedaan, door auto's toe te laten op het drukke snelfietspad.

In de plannen van de infrastructuur is ook opgenomen dat er een fysieke afsluiting komt aan het begin van het huidige fietspad (knip) vanaf de Edith Piafstraat, bijvoorbeeld een slagboom. Dit fietspad zal ook worden omgevormd tot een fietsstraat. De bewoners van de drijvende woningen kunnen dan zelf bepalen wie zij toelaten op de fietsstraat, terwijl dit fietspad openbaar is. Dat veroorzaakt volstrekte willekeur en het is niet aan de particuliere bewoner hierover beslissingen te nemen. Voor beide ingrepen (fietsstraat en slagboomsysteem) zijn weer vooraf verkeersbesluiten nodig, waar bezwaar en beroep tegen open staat.

Verder zien wij dat er een complete verandering is aangebracht in de constructie van de drijvende woningen. Bij de totstandkoming van het bestemmingsplan is uitgegaan van een drijflichaam van **composiet**. Balance d'eau zou de enige ontwikkelaar zijn die dit lichtgewicht bouwsysteem kan leveren, omdat zij octrooi hierop hebben. Bij plassen die niet in open verbinding staan met wateren, waar schepen kunnen varen, zou de toepassing van composiet uitkomst bieden. Bij de totstandkoming van het **bestemmingsplan** is dit ook als uitgangspunt genomen en bevestigd. In de beoordeling van de gemeente van de Zienswijzennota (blz. 28) staat dit beschreven en de gemeenteraad heeft het bestemmingsplan op basis van deze bouwwijze goedgekeurd.

Wij vragen ons af waarom de woningen nu ineens op een bak komen te staan van **beton**. Volgens de aanvraag bouwvergunning wordt het totale gewicht per woning nu 131,26 ton, terwijl bij gebruik van composiet het drijflichaam slechts 12 ton weegt. Dit is dus in strijd met de uitgangspunten binnen het bestemmingsplan. Volgens Balance d'eau is het bouwen met een betonnen bak **duurder** en **lastiger**, dus vanwaar deze draai? Wellicht dat de oorzaak te vinden is in een misrekening wat betreft de stabiliteit, bij harde wind, die bij nautische berekeningen aan het licht is gekomen.

Het is wel zo dat het bouwen met betonnen bakken veel meer invloed heeft op het bouwproces en veel meer impact heeft op de leefomgeving. De oorspronkelijke composiet bakken zouden in de fabriek van Balance d'eau worden gemaakt en alleen nog worden geassembleerd op de locatie. De overlast voor de omgeving is dan veel geringer. Nu wordt er voor de constructie van betonnen bakken een **complete fabriek** neergezet, gestut door een damwand, met zware kranen in verband met het gewicht, stortplaatsen voor beton, kantoren en opslagplaatsen voor materialen, die minimaal drie jaar blijft staan. Dit zal een enorme vergroting betekenen van de overlast, door (extra) bouwverkeer, geluid en stof. Ook zal dit jarenlang het uitzicht bepalen van de omwonenden en de recreanten aan de Lentse Plas.

Wijkraad Lent maakt ook hier ernstig bezwaar tegen. Wij vinden dat de inwoners van Lent telkens geconfronteerd worden met ontwikkelingen die afwijken van eerdere beloften en afspraken. Er wordt misbruik gemaakt van het opgewekte vertrouwen. Wij vragen ons af of de aanbesteding van dit project wel volgens de richtlijnen is gegaan, nu er gebouwd gaat worden met beton. Er zijn vele bedrijven die dat ook kunnen, ook binnen de EU. Ook is het verschil in diepgang bij een betonnen bak groter, volgens Balance d'eau zelfs 80 centimeter. Wij herinneren ons dat er bij de composiet bakken ook al extra uitgegraven moest worden. Hoe zit dat nu?

Daarnaast vinden wij dat de communicatie richting bewoners van Lent en richting de wijkraad niet goed verloopt. De inspraak via de klankbordgroep is een wassen neus. De laatste bijeenkomst, waarbij de gemeente informatie deelde, was in januari. Er is vooral sprake van éénrichtingsverkeer, maar de gemeente heeft dan voldaan aan het faciliteren van inspraak.

Ook bij het Raamplan Bouwverkeer lopen wij vaak achter de feiten aan omdat de wijkraad pas achteraf wordt geïnformeerd, of helemaal niet. De laatste tijd zijn er al veel projecten gestart (De Stelt, Italiëstraat etc.) waarvan wij pas laat op de hoogte zijn gebracht. Het Raamplan Bouwverkeer is juist in het leven geroepen, om de fouten die tijdens de zandtransporten door Lent werden gemaakt, in het vervolg te voorkomen. Er moet van tevoren een verkeersplan komen.

Wij hebben de gemeente verzocht om, binnen 8 weken ná 3 juni 2020 maar uiterlijk 29 juli 2020, de vereiste en benodigde verkeersbesluiten te nemen. Mocht dit niet gebeuren dan zullen wij de voorzieningenrechter verzoeken de gemeente hiertoe te dwingen. Ook zal een dwangsom gaan lopen. Verder verzoeken wij de gemeente nogmaals de werkzaamheden stil te leggen, totdat de verkeersbesluiten definitief zijn geworden en willen wij graag antwoord op onze vragen. Wij hebben onze stellingen uitvoering onderbouwd in de bijlagen.

Wij hopen dat de veiligheid en rechtszekerheid van de Lentse inwoners wordt gerespecteerd.

Hoogachtend,
namens Stichting Wijkraad Lent,

H.J. (Brigitte) Rutten
(voorzitter)