

## **Eerste Walstraat (tussen Molenstraat en de Karregas), Tweede Walstraat (tussen Molenstraat en Ziekerstraat), van Welderenstraat, Arksteestraat en Molenstraat (tussen van Welderenstraat en Tweede Walstraat); afsluiting gemotoriseerd verkeer**

Kenmerk: D230713367

BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN NIJMEGEN;

*Overwegende,*

dat zich in Nijmegen tussen de Molenstraat en de Ziekerstraat een gedeelte van de Tweede Walstraat en tussen de Ziekerstraat en de Bisschop Hamerstraat de van Welderenstraat bevindt;

dat zich tussen de Molenstraat en de Bloemerstraat-Smetiusstraat de eerste Walstraat bevindt;

dat de Eerste Walstraat, Tweede Walstraat en de van Welderenstraat deel uitmaken van een 30 km/uur zone en er eenrichtingsverkeer is ingesteld;

dat de wegen een relatief smal wegprofiel hebben en er langs de rijbaan langspaarvakken zijn gelegen;

dat bedoelde weggedeelten net buiten het met roadbarriers afgesloten deel van de binnenstad liggen;

dat is vastgesteld dat zich in de Tweede Walstraat en de van Welderenstraat en het gebied er omheen regelmatig de situatie voordoet dat er op onwenselijke locaties voertuigen worden geparkeerd en er met auto's en scooters met hoge snelheid door de straten wordt gereden;

dat hierbij door deze weggebruikers regelmatig onvoldoende rekening wordt gehouden met de andere verkeersdeelnemers in de Tweede Walstraat, de van Welderenstraat en de omliggende weggedeelten;

dat naast hinder van te snel rijdend verkeer, hinderlijk parkeren en geluidsoverlast ook drugsgebruik tot overlast leidt en buurtbewoners en bezoekers zich op straat onveilig voelen;

dat het hier geen incidenten betreft, maar deze situaties zich regelmatig (meerdere keren per dag) voordoen;

dat de eerder omschreven verkeersmanoeuvres binnen een 30 km/uur zone onveilige verkeerssituaties met zich meebrengen en er overlast wordt ondervonden van dit rijgedrag;

dat deze overlast met name in de avond en nacht als ernstig hinderlijk wordt ervaren;

*proefafsluiting*

dat in november 2021 de raadsnotie "Great barrier street" is aangenomen waarin wordt verzocht om de Tweede Walstraat 's avonds en 's nachts af te sluiten met een roadbarrier;

dat naar aanleiding van deze motie en vanwege signalen van bewoners, ondernemers en politie bij wijze van proef de Tweede Walstraat en omliggende weggedeelten 's avonds en 's nachts zijn afgesloten voor gemotoriseerd verkeer;

dat hiertoe bij besluit van 27 juli 2022 nr. D220744103 de Tweede Walstraat (tussen Molenstraat en Ziekerstraat) en de van Welderenstraat tijdens een proefperiode dagelijks van 18:00 tot 02:00 uur en op koopavonden vanaf 21:00 uur zijn afgesloten voor gemotoriseerd verkeer;

dat deze pilot in twee fases is uitgevoerd waarbij in de eerste fase de Tweede Walstraat werd afgesloten van 5 september t/m 30 oktober 2022 en in de tweede fase vanaf 3 oktober t/m 30 oktober 2022 behalve de Tweede Walstraat ook de van Welderenstraat voor een periode van 4 weken is afgesloten;

dat tijdens deze tweede fase tevens eenrichtingsverkeer uitgezonderd (brom)fietsers is ingesteld in de Arksteestraat met als rijrichting van Welderenstraat-Oranjesingel;

dat volgend op deze periode van afsluiting de pilot bij besluit van 25 oktober 2022 nr. D220982743 is verlengd tot en met 16 januari 2023 waarbij de tijden van afsluiting zijn aangepast naar 21.00 tot 06.00 uur dagelijks en de Eerste Walstraat tot aan de Karregas werd toegevoegd aan het afgesloten gebied;

dat voertuigen zoals auto's, motoren en vrachtwagens er tijdens de proefperiode niet in mochten, maar o.a. voetgangers en (brom)fietsers wel;

dat ook bewoners en ondernemers met een parkeervergunning voor zone Centrum de afsluiting konden passeren, evenals bewoners en ondernemers die in het afgesloten gebied beschikten over een eigen parkeerplaats (gehuurd of in eigendom);

dat eveneens hulpdiensten (politie, brandweer, ambulance), pakketbezorgdiensten voor bewoners, catering en maaltijdbezorgdiensten van ondernemers de afsluiting konden passeren;

dat dit ook gold voor logistiek verkeer van ondernemers, zorgverleners en taxi's;

dat tijdens genoemde periodes van afsluiting is onderzocht wat de gevolgen zijn als dit gebied in de avond en nacht wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer;

#### *evaluatie*

dat er een evaluatierapport is opgesteld - als bijlage toegevoegd aan dit verkeersbesluit - waarin de effecten van de proefafsluiting zijn beschreven;

dat hierbij is gekeken naar enquêtes die zijn afgenomen onder bewoners, bezoekers, werknemers en ondernemers en er bovendien met laatstgenoemde groep gesprekken hebben plaatsgevonden;

dat daarbij ook de situatie in de straten rondom de afgesloten weggedeelten is geëvalueerd om eventuele verplaatsing van overlast te kunnen monitoren;

dat voorts de verkeerskundige analyse Afsluiting Tweede Walstraat Nijmegen d.d. 31 maart 2023 opgesteld door Studio Verbinding bij de evaluatie is betrokken;

dat ook deze analyse als bijlage is toegevoegd aan dit verkeersbesluit;

dat verder ook meldingen en rapportages van politie, bureau handhaving en verkeersbeveiligers zijn meegenomen bij de evaluatie van de proefafsluiting;

dat uit de onderzoeksresultaten naar voren komt dat voor het ingaan van de proefafsluiting 91% het totaal aantal respondenten in het afgesloten gebied en 83% van het aantal respondenten uit het omliggend gebied in meer of mindere mate hinder ervaart in zijn/haar directe woon-, werk- of verblijfsomgeving;

dat door de proefafsluiting de verkeersveiligheid, sociale veiligheid en leefbaarheid in zowel de afgesloten straten zelf als in de directe omgeving ervan aanzienlijk is verbeterd en de ervaren hinder aantoonbaar is verminderd;

dat dit met name naar voren komt uit de waardering van de woon-, werk- of verblijfsomgeving die door het merendeel van zowel bewoners, werknemers, ondernemers als bezoekers van de binnenstad vóór de proef een ruime onvoldoende scoorde, terwijl het resultaat van de proefafsluiting is dat dezelfde omgeving een ruime voldoende scoort;

dat behalve afname van verkeersoverlast en geluidsoverlast door respondenten ook wordt genoemd dat de verblijfskwaliteit is toegenomen;

dat met de afsluiting een schakel is gehaald uit het rondje dat door dit deel van binnenstad werd gereden waardoor het (te) hard rijden in het afgesloten gebied en de directe omgeving daarvan is afgenomen;

dat het rijden met hoge snelheid om indruk te maken hiermee wordt tegengegaan;

dat er buiten een verhoging van de parkeerdruk in het gebied dat grenst aan de afgesloten wegen en een verminderde bereikbaarheid van een deel van ondernemers (logistiek) geen merkbare verplaatsing van hinder door te hard rijden, criminaliteit, vandalisme, hangjongeren, sociale onveiligheid naar andere straten in de omgeving is vastgesteld;

dat de luchtkwaliteit in het afgesloten gebied verbetert door vermindering van het autoverkeer

dat tijdens de proefafsluiting door de coffeeshops in het gebied een afname van het bezoek wordt gemeld, maar dat dit niet of slechts in beperkte mate leidt tot een toename van klanten bij coffeeshops buiten het afgesloten gebied;

dat in het coalitieakkoord 2022-2026 en de door de raad op 7 juni 2023 vastgestelde Agenda versnelling mobiliteitstransitie is aangegeven dat het streven is om de binnenstad volledig autoluw te maken en meer ruimte te geven aan voetgangers, fietsers en groen;

dat met afsluiting van de eerder genoemde straten een bijdrage wordt geleverd aan het bereiken van deze doelstelling; dat uit de resultaten van de proefafsluiting mag worden geconcludeerd dat hiermee effectief de verkeersveiligheid en leefbaarheid van zowel het afgesloten gebied als de omgeving wordt vergroot;

dat verkeersonveilige situaties die met name 's avonds en 's nachts ontstonden doordat jongeren met auto's hard door deze straten reden, worden tegengegaan en de leefbaarheid verbetert door vermindering van de geluidsoverlast, vergroting van de sociale veiligheid en verbetering van de luchtkwaliteit;

dat door de politie is geconstateerd dat het verkeersbeeld in het betreffende deel van het centrum door de afsluiting rustiger en veiliger is geworden;

dat de vastgestelde verbetering van de leefbaarheid en de verkeersveiligheid door de proefafsluiting wordt behouden als er voor wordt gekozen de afsluiting 's avonds en 's nachts definitief te maken;

dat dit aansluit op de wens van de politie en van het merendeel van de bewoners en ondernemers in het gebied;

dat tijdens de proefafsluitingen meerdere afsluittijden zijn toegepast om te onderzoeken wat de effecten per fase van afsluiting op de (verkeers)situatie zijn en hoe deze worden ervaren;

dat vanuit het perspectief van bewoners en van de ondernemers en werknemers veelal afsluiting vanaf 18.00 uur de voorkeur heeft, waarbij vermeld wordt dat door een beperkt aantal ondernemers en werknemers sluiting vanaf 21.00 of 22.00 uur wenselijker wordt gevonden omdat die beter aansluit op de openingstijden van de bedrijven van een deel van de ondernemers;

dat in vergelijking met afsluiting om 21.00 uur met afsluiting vanaf 18.00 uur het meest wordt bijgedragen aan de verkeersveiligheid in het gebied omdat dan reeds van vanaf 18.00 uur het rijden van rondjes met hoge snelheden door dit deel van binnenstad wordt tegengegaan;

dat de onderzoeksresultaten verder laten zien dat de grootste groep van de respondenten voorstander is van 06.00 uur als eindtijd van de afsluiting;

dat er voor een ingangstijd van 18.00 uur en een eindtijd van 06.00 uur voor een avond- en nachtafsluiting het grootste draagvlak is;

dat op de Arksteestraat tijdens de 2<sup>e</sup> en 3<sup>e</sup> fase van de proefafsluiting eenrichtingsverkeer is ingesteld met als rijrichting van Welderenstraat-Oranjesingel;

dat tijdens de proefafsluiting is aangegeven dat deze verkeerssituatie onduidelijk werd gevonden en er regelmatig tegen de richting in werd gereden;

dat door ook de Arksteestraat af te sluiten en toe te voegen aan het gebied voor avond- en nachtafsluiting deze onduidelijkheid wordt weggenomen en er een duidelijk afgebakend afgesloten gebied ontstaat;

*bedenkingen*

dat naar aanleiding van de proefafsluitingen ook een aantal bedenkingen naar voren is gekomen waarop hieronder kort wordt ingegaan;

dat door ondernemers en werknemers is ingebracht dat in plaats van afsluiting met minder zware middelen zoals het aanbrengen van verkeersdrempels de verkeerssituatie ook verbeterd kan worden;

dat verkeersmaatregelen zoals drempels effect kunnen hebben op de snelheid waarmee wordt gereden, maar deze niet bijdragen aan het verbeteren van de leefbaarheid, waarbij in het geval van drempels meespeelt dat deze hinder qua geluid en trillingen kunnen opleveren op een route waar nog steeds doorgaand verkeer rijdt;

dat ook het intensiveren van verkeershandhaving wordt genoemd als middel om het harder dan de toegestane verkeerssnelheid tegen te gaan;

dat uit oogpunt van handhaving door de politie is aangegeven dat intensief toezicht op het te hard en tegen de toegestane rijrichting rijden op deze locatie, ook gekeken naar waar de prioriteiten op dit gebied liggen, onevenredig veel politiecapaciteit zou kosten;

dat hierdoor het toezicht door de politie op de verkeersveiligheid en op het naleven van de borden C12 (gesloten voor motorvoertuigen) in de betreffende straten onvoldoende kan worden gegarandeerd;

dat voorts is ingebracht dat een verkeersbesluit op basis waarvan de afsluiting wordt ingesteld niet het juiste middel is om veiligheids- en leefbaarheidsproblemen aan te pakken;

dat met de afsluiting wordt beoogd om de verkeersveiligheid in het gebied te verbeteren en het verkeersbesluit daarnaast bijdraagt aan het tegengaan van andere veiligheids- en leefbaarheidsproblemen;

dat artikel 2 lid 2 sub a van de Wegenverkeerswet 1994 het mogelijk maakt om ook verkeersmaatregelen te treffen met als doel door het verkeer veroorzaakte overlast en hinder te voorkomen dan wel te beperken;

dat de afsluiting naast het verbeteren van de verkeersveiligheid ook positieve neveneffecten heeft op de openbare veiligheid en leefbaarheid in de stad en daarmee de ervaren overlast en hinder vermindert;

dat een deel van de respondenten (ca. 23%) geen voorstander is van definitieve afsluiting vanwege mindere bereikbaarheid per auto en daarmee samenhangend omzetverlies. Ook het ontstaan van een tekort aan parkeerruimte in de directe omgeving wordt genoemd waardoor loopafstanden tot winkels groter worden;

dat ondernemers die potentieel benadeeld zullen worden door de afsluiting ondernemingen betreffen:

- die geopend zijn tijdens avond- en nachtafsluiting
- die gericht zijn op bezoekers die hen doelgericht met de auto bezoeken;

dat veel van deze bezoekers ook de mogelijkheid hebben om gebruik te maken van andere vervoersmiddelen, maar dit uit gewoonte en/of gemak niet doet;

dat de gemeente met de eerdergenoemde mobiliteitstransitie beoogt het autogebruik verder terug te dringen en daarbij stimuleringsmaatregelen neemt om het gebruik van het openbaar vervoer, de fiets en verplaatsen te voet actief te stimuleren;

dat de avond- en nachtafsluiting in deze mobiliteitstransitie past;

dat gelet op het karakter van het betreffende gebied, grenzend aan het reeds afgesloten deel van de binnenstad van Nijmegen, een afsluiting voor gemotoriseerd verkeer 's avonds en 's nachts hier beschouwd kan worden als een normale maatschappelijke ontwikkeling;

dat voorts de afsluiting 's avonds en 's nachts alleen gemotoriseerd verkeer betreft en aanliggende panden in het afgesloten gebied te voet of per fiets bereikbaar blijven;

dat ook in geval de straten in dit gebied open staan voor autoverkeer het vinden van een parkeerplek geen vanzelfsprekendheid is, zo blijkt uit het parkeeronderzoek uitgevoerd door Studio Verbinding d.d. 13 februari 2023;

dat in ditzelfde rapport wordt geconcludeerd dat bezoekers tevens de mogelijkheid hebben en houden om in een andere straat of in één van de parkeergarages bij het centrum te parkeren om vandaar naar de plek van bestemming te lopen;

dat voor bezoekers de gemiddelde loopafstanden van auto naar bestemming groter worden in vergelijking met de situatie dat voor de deur kan worden geparkeerd;

dat binnen acceptabele loopafstanden van het af te sluiten gebied één of meer parkeergarages en -terreinen aanwezig zijn waar bezoekers hun auto tijdens de avond- en nachtafsluiting kunnen parkeren, zoals beschreven in het parkeeronderzoek dat uitgevoerd is door Studio Verbinding d.d. 13 februari 2023;

dat Studio Verbinding in dit rapport constateert dat de loopafstanden vanaf de parkeergarages rond het centrum naar de straten waar de avond- en nachtafsluiting is voorzien binnen acceptabele grenzen blijven;

dat indien ondernemers door de afsluiting menen in onevenredige mate omzetschade te ondervinden de mogelijkheid openstaat om een verzoek om nadeelcompensatie in te dienen;

dat voorts door ondernemers zorgen zijn geuit over mindere bereikbaarheid door de afsluiting bij laden en lossen en bij het bezorgen (catering);

dat ondernemers, bijzondere omstandigheden zoals tijdens evenementen daargelaten, voor hun logistiek dagelijks zowel van 06.00 tot 18.00 uur en bij koopavonden tot 21.00 uur ongehinderd bij hun onderneming kunnen komen en het streven is de afsluiting zodanig in te richten dat ondernemers hierdoor niet worden belemmerd in hun bedrijfsvoering;

dat in de beleidsregels ontheffingen RVV reeds is voorzien dat bedrijven met versproducten een ontheffing kunnen verkrijgen van de afsluiting;

dat een deel van de ondernemers (ca. 30%) voorstander is van een sluitingstijd na 21.00 uur;

dat in de afgesloten straten circa 50% van de ondernemers behalve tijdens koopavonden niet na 18.00 uur is geopend;

dat circa 80% van de ondernemers die tijdens de voorgenomen sluitingstijden open zijn, horecaondernemers betreffen;

dat de verwachting is dat de afsluiting voor horecaondernemers (behoudens de coffeeshophouders) voordelen biedt omdat de kwaliteit van de omgeving, de ambiance en sfeer hierdoor juist verbeteren en de sociale veiligheid toeneemt;

dat deze verwachting ondersteund wordt door de gesprekken die gevoerd zijn met diverse horecaondernemers;

#### *avond- en nachtafsluiting*

dat er gelet op hetgeen in het voorgaande wordt overwogen - met inachtneming van de uitkomst van het evaluatierapport proefafsluiting van Welderenstraat, Eerste en Tweede Walstraat d.d. 10 mei 2023 en de Verkeerskundige analyse Afsluiting Tweede Walstraat Nijmegen d.d. 31 maart 2023 – voor is gekozen over te gaan tot dagelijkse avond- en nachtafsluiting van (delen van) de Eerste en Tweede Walstraat, van Welderenstraat, Arksteestraat en Molenstraat;

dat dit betekent dat er dagelijks van 18.00 tot 06.00 uur, op koopavonden van 21.00 – 06.00 uur, een afsluiting voor motorvoertuigen wordt ingesteld in:

- de Eerste Walstraat (tussen Molenstraat en de Karregas)
- de Tweede Walstraat (tussen Molenstraat en Ziekerstraat)
- de van Welderenstraat
- de Arksteestraat

- de Molenstraat (vanaf punt tussen van Welderenstraat en Tweede Walstraat in tot de bestaande binnenstadsafsluiting)

dat er op de locatie Molenstraat ter hoogte van de aansluiting van Welderenstraat-In de Betouwstraat een zogeheten poller (verzinkbare paal) wordt geplaatst om de afsluiting fysiek te ondersteunen;

dat genoemde weggedeelten buiten de afsluittijden (de afsluiting geldt tussen 18.00 tot 06.00 uur en tijdens koopavonden tussen 21.00 en 06.00 uur) openstaan voor gemotoriseerd verkeer;

dat de afsluiting wordt aangeduid met verkeersborden en controle op de naleving van de geslotenverklaring plaatsvindt via cameratoezicht;

dat over deze wijze van toezicht afstemming zal plaatsvinden met het Openbaar Ministerie (OM) en Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie (CVOM);

dat de Eerste Walstraat, Tweede Walstraat, van Welderenstraat, Arksteestraat en Molenstraat gecategoriseerd zijn als erftoegangsweg en deze niet bedoeld zijn als route voor doorgaand gemotoriseerd verkeer;

dat er voor doorgaand gemotoriseerd verkeer een alternatieve route voorhanden is via de Oranjesingel;

dat de straten die vallen onder dit besluit in fysieke zin 24 uur per dag bereikbaar zijn, maar er in verkeersjuridische zin (aangeduid met verkeersborden) dagelijks van 18.00 tot 06.00 uur en tijdens koopavonden van 21.00 tot 06.00 uur een afsluiting voor gemotoriseerd verkeer geldt;

dat er op basis van een ontheffing in bepaalde gevallen tijdens het tijdvak dat de afsluiting geldt door motorvoertuigen van de afgesloten weggedeelten gebruik kan worden gemaakt;

dat in de ontheffingsregeling Beleidsregels Ontheffingen artikel 87 RVV van gemeente Nijmegen is opgenomen in welke gevallen en onder welke voorwaarden voertuigen hiervoor in aanmerking kunnen komen;

dat met de verkeersmaatregelen in dit besluit beoogd wordt verkeersonveilige situaties in de Eerste Walstraat, Tweede Walstraat, van Welderenstraat, Arksteestraat, Molenstraat en de nabije omgeving te voorkomen en eveneens beoogd wordt door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade te beperken;

dat in dit geval aan een verkeersveilige en leefbare situatie in de Eerste Walstraat, Tweede Walstraat, van Welderenstraat, Arksteestraat en Molenstraat een groter belang wordt toegekend dan aan de mogelijkheid voor gemotoriseerd verkeer om gedurende de hele dag (24 uur) gebruik te kunnen maken van deze straten;

dat de afsluiting past binnen de doelstellingen van de door ons college vastgestelde beleidsplannen Actieplan Binnenstad en Koers voor de Binnenstad waarin wordt uitgegaan van het realiseren van een moderne, aantrekkelijke, gastvrije binnenstad met zoveel mogelijk ruimte voor fietsers, voetgangers en het openbaar vervoer en zo min mogelijk voor de auto;

dat de verkeersmaatregelen in dit besluit er aan bijdragen om dit deel van de binnenstad van Nijmegen leefbaar, levendig, aantrekkelijk en veilig te maken en houden voor bewoners, ondernemers en bezoekers en dit past binnen de ambitie uit de Stadsbegroting om een aantrekkelijke en gastvrije stad te zijn voor bewoners, bezoekers, werkgevers en werknemers;

dat met deze maatregelen de verkeersveiligheid in de Eerste Walstraat, Tweede Walstraat, van Welderenstraat, Arksteestraat, Molenstraat en de omliggende straten wordt bevorderd en de maatregelen bovendien een positief effect zullen hebben op de leefbaarheid en het veiligheidsgevoel in deze buurt;

dat een bijkomend effect is dat er door de maatregelen ook uit oogpunt van openbare orde een beter beheersbare situatie ontstaat;

dat buurtbewoners en bedrijven in de nabije omgeving zijn geïnformeerd over de te treffen verkeersmaatregelen in het kader van de proefafsluitingen die hebben plaatsgevonden en er ook over dit besluit tot een permanente avond- en nachtafsluiting wordt gecommuniceerd;

dat er bovendien via de (digitale) media aandacht aan de verkeersmaatregelen wordt besteed;

dat de bovengemelde maatregelen worden genomen op basis van artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994 om de veiligheid op de weg te verzekeren, om weggebruikers en passagiers te beschermen, om de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan in stand te houden en ter voorkoming of beperking van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade;

dat het treffen van een verkeersmaatregel een normale maatschappelijke ontwikkeling is waarmee een ieder kan worden geconfronteerd en waarvan de nadelige gevolgen in beginsel voor rekening van betrokkenen behoren te blijven;

dat terzake overleg met de verkeersadviseur en tevens de gemachtigde van de korpschef van de politie-eenheid Oost-Nederland heeft plaatsgevonden en dat de politie dit verkeersbesluit ondersteunt;

gelet op de artikelen 15 en 18 van de Wegenverkeerswet 1994 en artikel 12 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer;

#### **besluiten:**

- I. door het plaatsen van verkeersborden C12 als bedoeld in bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990), met onderborden met opschrift "18-6h, koopavond 21-6h" en "uitgezonderd ontheffinghouders" dagelijks van 18.00 tot 06.00 uur, en op koopavonden van 21.00 – 06.00 uur, af te sluiten voor motorvoertuigen, uitgezonderd ontheffinghouders:
  - de Eerste Walstraat (tussen Molenstraat en de Karregas)
  - de Tweede Walstraat (tussen Molenstraat en Ziekerstraat)
  - de van Welderenstraat
  - de Arksteestraat
  - Molenstraat (vanaf punt tussen van Welderenstraat en Tweede Walstraat in tot de reeds bestaande binnenstadsafsluiting)

Een en ander zoals aangegeven op de bij dit besluit behorende situatietekening d.d. 01-06-2023

*Nijmegen, 26 september 2023*

*college van Burgemeester en Wethouders van Nijmegen,*

*De Burgemeester, De Gemeentesecretaris,*

#### **Mededelingen**

##### **Bezwaar en Beroep**

Dit besluit ligt gedurende zes weken na heden voor eenieder ter inzage bij de Informatiebalie in de Stadswinkel, Mariënborg 30 Nijmegen (maandag t/m vrijdag van 09.00-17.00 uur en op donderdag van 09.00-20.00 uur).

Gedurende deze termijn kan op grond van de Algemene wet bestuursrecht door belanghebbenden tegen dit besluit een bezwaarschrift worden ingediend bij Burgemeester en Wethouders van Nijmegen, postbus 9105, 6500 HG Nijmegen.

Het is mogelijk om uw bezwaarschrift digitaal in te dienen via een webformulier in de digitale balie van de gemeente Nijmegen ([www.nijmegen.nl](http://www.nijmegen.nl)). Voor het indienen van een digitaal bezwaarschrift dient u in het bezit te zijn van een DigiD.

Het indienen van een bezwaarschrift schorst de werking van dit besluit niet. Degenen die een bezwaarschrift hebben ingediend kunnen, indien er sprake is van spoedeisend belang, tevens op grond van artikel 8:81 van de Algemene wet bestuursrecht, bij de president van de Rechtbank Arnhem, sector

bestuursrecht, Postbus 9030, 6800 EM Arnhem vragen een voorlopige voorziening te treffen. Voor het behandelen van een dergelijk verzoek wordt griffierecht geheven.

