Verkeersbesluit rotonde Koornwaardlaan-Koornwaardstraat-Hustenweg, Rosmalen

Inleiding
Ingevolge artikel 18, eerste lid, onder d van de Wegenverkeerswet 1994, is het college van burgemeester en wethouders van de gemeente ’s-Hertogenbosch bevoegd om dit verkeersbesluit te nemen. Deze bevoegdheid is in het gemeentelijke Mandaatbesluit gemandateerd aan het afdelingshoofd Leefomgeving.

Overwegingen ten aanzien van het besluit:
Op grond van artikel 15 van de Wegenverkeerswet 1994 dient er in de volgende gevallen een verkeersbesluit te worden genomen:

1. De plaatsing of verwijdering van de bij algemene maatregel van bestuur aangewezen verkeerstekens, en onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd.
2. 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, indien de maatregelen leiden tot een beperking of uitbreiding van het aantal categorieën weggebruikers dat van een weg of weggedeelte gebruik kan maken.

Procedure
Conform artikel 24 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer is er overleg nodig met de korpschef van de politie. Op 24 april 2026 heeft de korpschef van de politie positief geadviseerd over dit besluit.

Gelet op het bepaalde in:

- de Wegenverkeerswet 1994;
- het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV);
- het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW);
- de Algemene wet bestuursrecht.

zijn de belangrijkste uitgangspunten bij deze verkeersmaatregel:

- Het verzekeren van de veiligheid op de weg;
- Het beschermen van weggebruikers en passagiers;
- Het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;
- Het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer.

Motivering
De Blauwe Sluisweg en de Hustenweg vormen belangrijke ontsluitingsroutes voor het verkeer van en naar De Groote Wielen, de omliggende kernen zoals Gewande en Het Wild, en voor verkeer richting het achterland via de N625. Nu en in de toekomst.

Op basis van verkeersprognoses (*verkeersmodel BBMA NOB*) blijkt dat de verkeersintensiteit op deze route zal toenemen, vooral door autonome ontwikkelingen in het omliggende gebied (zie ook het bestemmingsplan “De Groote Wielen Noordoosthoek”, vastgesteld op 31 januari 2023 en inmiddels onherroepelijk). De huidige wegcapaciteit is echter onvoldoende om de toekomstige verkeersintensiteit te verwerken. Daarnaast willen we gemotoriseerd verkeer van de bestaande en nieuwe wijk zoveel mogelijk via de randweg afwikkelen.

Wanneer de wegen deze verkeersintensiteiten niet aankunnen, ontstaan diverse knelpunten. Dit gaat ten koste van de bereikbaarheid, wat zich uit in langere reistijden. Daarnaast neemt het risico op onveilig verkeersgedrag toe: weggebruikers zullen sneller risico’s nemen om zich in het verkeer te voegen of uitwijken naar alternatieve routes door woonwijken, waar extra verkeer juist ongewenst is. Ook komt de oversteekbaarheid van wegen bij hogere intensiteiten onder druk te staan. Tot slot kunnen deze omstandigheden de bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten belemmeren.

In dat kader is het wenselijk om de voorrangskruising Koornwaardlaan/Hustenweg/Koornwaardstraat om te bouwen naar een enkelstrooksrotonde. De enkelstrooksrotonde zorgt voor een veiligere en vlotte afwikkeling van verkeer (ook gekeken naar het verkeer komende vanuit de zijwegen Koornwaardlaan en Koornwaardstraat). De enkelstrooksrotonde biedt sowieso voor de huidige situatie een verbetering omdat verkeer door de rotonde automatisch langzamer rijdt, er veel minder conflictpunten zijn dan op een gewone kruising en alle bewegingen eenduidig en voorspelbaar zijn. Daardoor is de kans op een ongeval kleiner en zijn de gevolgen van een botsing ook veel minder ernstig.

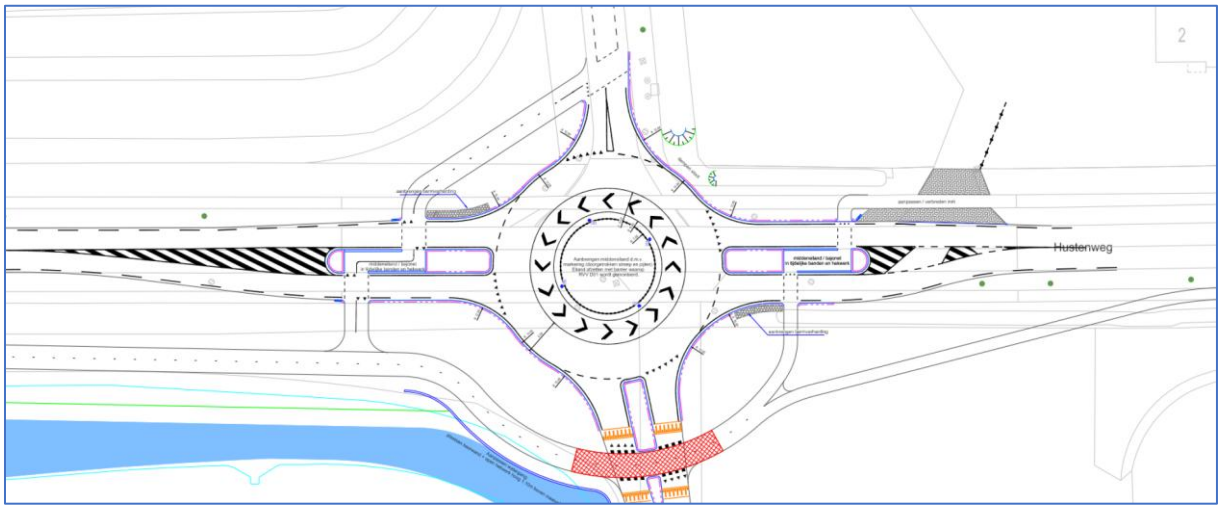
Ook leggen we een tweerichtingen (brom)fietspad aan tussen de bocht Hustenweg en Koornwaardlaan, aan de zijde van de wijk De Groote Wielen. Dit om de grootste fietsstroom op te vangen en oversteekbewegingen van het doorgaande (brom)fietsverkeer over de Hustenweg te beperken. Om dit verder te stimuleren wordt het noordelijk eenrichtingsfietspad verwijderd. (Brom)fietsverkeer en/of voetgangersverkeer aan de noordzijde van de Hustenweg kan veilig oversteken via de nieuwe rotonde.

Bovenstaande uitwerking is gebaseerd op de eerdere studie van Royal HaskoningDHV, *Verkeersberekeningen Noordoosthoek De Groote Wielen*, verbonden aan het eerder genoemde bestemmingsplan en de bijlage bij het raadsvoorstel (18601104) "*Verkeersmaatregelen korte termijn ten behoeve van continue woningbouwstroom De Groote Wielen-Noord*". De bijlage bij het raadsvoorstel is een update van de oorspronkelijke verkeersstudie uit het bestemmingsplan.

Met de genoemde maatregelen wordt de verkeersprestatie (afwikkeling en veiligheid) op korte termijn verbeterd. Voor de bouw van nieuwe woningen in De Groote Wielen Noordoosthoek is in de planregels van het bestemmingsplan bovendien vastgelegd dat voor elke bouwfase moet worden aangetoond dat na realisatie sprake is van een structureel acceptabele verkeersafwikkeling. De rotonde voorziet in een structureel acceptabele verkeersafwikkeling, ten minste voor de eerste bouwfases. In de toekomst evalueren we per bouwfase of de (aangelegde) maatregelen nog volstaan. Als dat niet het geval is, worden ze aangepast en volgt zo nodig een nieuw verkeersbesluit. Op deze wijze borgen we dat de verkeersprestatie bij iedere stap op orde blijft en de maatregelen passend blijven.

De geluidseffecten van de maatregelen zijn ook berekend en te vinden in het akoestisch onderzoek daterend van 20 april 2026, dat is opgenomen in bijlage 1. In het akoestisch onderzoek is onder meer beoordeeld of sprake is van een toename van het geluid met meer dan 1,5 dB als gevolg van het verkeersbesluit, als bedoeld in artikel 21a, eerste lid, van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer. Uit het akoestisch onderzoek volgt dat van een dergelijke toename geen sprake is. Ook uit het akoestisch volgt eveneens dat een omgevingsvergunning voor een binnenplanse omgevingsplanactiviteit, als bedoeld in artikel 22.272, eerste lid, van het Omgevingsplan 's-Hertogenbosch niet benodigd is.

In onderstaande afbeelding is de beoogde rotonde schematisch weergegeven.



Zienswijzen
Er één zienswijze ingediend. De vijf argumenten binnen de zienswijze geven geen aanleiding om het besluit te wijzigen. De zienswijze met reactie zijn opgenomen in bijlage 1.

B E S L U I T
Op grond van voorgaande overwegingen en motivatie besluit het college:

I. Het verwijderen van het noordelijke eenrichtings(brom)fietspad van de Hustenweg, betreffende het wegvak tussen de Koornwaardstraat en de bocht Hustenweg/De Blauwe Sluisweg, mede door verwijdering van RVV-bord G12a.

II. Het aanleggen van een tweerichtings(brom)fietspad aan de zuidzijde van de Hustenweg, betreffende het wegvak tussen de Koornwaardstraat en de bocht Hustenweg/De Blauwe Sluisweg, mede door plaatsing van RVV-bord G12a.

III. Het opheffen van de voorrangskruising Koornwaardlaan/Koornwaardstraat/Hustenweg en vervangen door een enkelstrooksrotonde. Dit door middel van plaatsing RVV-borden D01, D02 en B06. Het eenrichtings(brom)fietspad ten noorden van de Hustenweg, ter plaatse van Hustenweg #2, wordt afgebogen richting het nieuwe tweerichtings(brom)fietspad ten zuiden van de Hustenweg.
De (brom)fietsoversteek in de Hustenweg wordt voorzien van een middengeleider, waardoor veilig in stappen overgestoken kan worden. (Brom)fietsverkeer dient voorrang te verlenen en derhalve worden de RVV-borden B06 met haaientanden toegepast.
Het fietsverkeer vanuit/naar de Koornwaardstraat wordt naar een nieuw (brom)fietspad langs de nieuwe rotonde geleid, ten westen van de Koornwaardstraat. De oversteek vindt plaats door middel van een middelgeleider en het fietspad wordt voorzien van de RVV-borden G12a en B06.

IV. Het realiseren van een tweerichtings(brom)fietspad ten zuiden van de nieuwe rotonde Koornwaardlaan/Koornwaardstraat/Hustenweg, in de voorrang ten gunste van het (brom)fietsverkeer, door middel van RVV-borden G12a en B06.

V. Het herpositioneren van het bord A01-ZB en A02-ZE (30) in de Koornwaardlaan, net ten zuiden van de Hustenweg en het toekomstige tweerichtings(brom)fietspad.

VI. De datum van openbaarmaking van dit verkeersbesluit te bepalen op 31 augustus 2026.

’s-Hertogenbosch, 26 augustus 2026,
Het hoofd van de afdeling Leefomgeving,



mr. drs. P.W. Elfring

Bijlage: 1

Tervisielegging verkeersbesluit
Het verkeersbesluit ligt voor iedereen vanaf 31 augustus 2026 tot en met 12 september 2026 ter inzage in het Stadskantoor. Het verkeersbesluit is ook digitaal opvraagbaar, mailt u dan naar leefomgeving@s-hertogenbosch.nl of neem telefonisch contact op: (073) 615 51 55.

Bezwaar
Bent u het niet eens met dit besluit, dan kunt u bezwaar maken. Het maken van bezwaar doet u door het indienen van een bezwaarschrift bij het college van burgemeester en wethouders. U moet uw bezwaarschrift indienen binnen 6 weken nadat het besluit, waartegen u bezwaar maakt, is verzonden. U kunt uw bezwaarschrift per brief of digitaal indienen.

Per brief bezwaar maken
In uw bezwaarschrift moet u in ieder geval vermelden: uw naam en adres, de datum waarop u het bezwaarschrift schrijft, een omschrijving van de beslissing waartegen u bezwaar wilt maken, de reden waarom u bezwaar maakt en uw handtekening. U moet het bezwaarschrift dus ondertekenen.
Nadat u het bezwaarschrift hebt ondertekend, stuurt u het op naar de gemeente. U moet uw bezwaarschrift richten aan: het College van burgemeester en wethouders van ’s-Hertogenbosch, Postbus 12345, 5200 GZ ’s-Hertogenbosch

Digitaal bezwaar maken
U kunt ook digitaal bezwaar maken, via een vastgesteld digitaal formulier, met gebruik van DigiD. Meer informatie hierover, alsmede het digitale bezwaarformulier, kunt u vinden op de website van onze gemeente: www.s-hertogenbosch.nl/stad-en-bestuur/bestuur/bezwaarmaken
Let op: bezwaar maken via de mail is niet mogelijk!

Voorlopige voorziening rechter
Het indienen van een bezwaarschrift heeft geen schorsende werking. Dit betekent dat het genomen besluit waartegen u bezwaar maakt wel geldt. Het kan zijn dat de werking van dit besluit onherstelbare gevolgen voor u heeft. U kunt dan tijdens de bezwaarschriftprocedure de rechter vragen een ‘voorlopige voorziening’ te treffen. Zo’n voorlopige voorziening wordt vaak een schorsing genoemd.

U kunt hiertoe zelf een verzoekschrift opstellen en deze vervolgens naar de rechtbank sturen. Dit verzoek moet u dan richten aan: de Voorzieningenrechter van de Rechtbank Oost-Brabant, sector Bestuursrecht, Postbus 90125, 5200 MA te ‘s-Hertogenbosch.

Aan de procedure voor ‘voorlopige voorziening’ zijn kosten verbonden (griffierecht).

Nadere informatie over bezwaar (en beroep) tegen beslissingen van de overheid vindt u in het digitale informatieblad Bezwaar en beroep tegen een beslissing van de overheid.

Voor meer informatie, neem dan contact op met de afdeling Leefomgeving, tel. (073) 615 51 55 of mailt u naar leefomgeving@s-hertogenbosch.nl.

Belanghebbenden kunnen binnen deze periode hun gemotiveerde en ondertekende bedenkingen richten aan het hoofd van de afdeling Leefomgeving, Postbus 12345, 5200 GZ ’s-Hertogenbosch.

Bijlage 1

I. De procedure en ontvankelijkheid

Het voornemen om een verkeersbesluit te nemen voor de aanleg van een enkelstrookserotonde op de kruising Koornwaardlaan-Koornwaardstraat-Hustenweg te Rosmalen en vervanging van de bestaande eenrichtings(brom)fietspaden aan weerszijde van de Hustenweg door een tweerichtings(brom)fietspad aan de zuidzijde van de weg, heeft vanaf 22 mei 2026 tot 5 juni 2026 ter inzage gelegen. Belanghebbenden konden binnen deze periode hun gemotiveerde en ondertekende zienswijzen zienswijze op dit voornemen kenbaar maken.

Reclamant is eigenaar van een perceel grond dat rechtstreeks grenst aan de voorgenomen rotonde en is daarmee direct belanghebbende bij het besluit. Op 5 juni 2026 heeft adviseur van reclamant een pro forma zienswijze ingediend met een verzoek om aanvullingstermijn. Op 16 juni heeft reclamant de mogelijkheid gekregen om tot en met 30 juni zijn zienswijzen aan te vullen. Op 26 juni 2026 heeft een advocatenkantoor (hierna gemachtigde) namens reclamant de zienswijze aangevuld. De zienswijze is ontvankelijk.

II. Inhoud en beantwoording zienswijze

Hieronder wordt de zienswijze per aangedragen argument puntsgewijs inhoudelijk weergegeven en beantwoord.

<u>1. in strijd met artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994</u>

Reclamant geeft aan dat het voornemen niet voldoet niet aan de doelstellingen van artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994). Die bepaling eist volgens reclamant onder andere dat verkeersmaatregelen strekken tot het verzekeren van de veiligheid op de weg (lid 1, sub a), het in stand houden en waarborgen van de bruikbaarheid van de weg (lid 1, sub c), het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer (lid 1, sub d) en het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast en hinder (lid 2, sub a). Aan geen van deze doelstellingen wordt volgens reclamant voldaan voor zover zijn belangen als eigenaar van het aanliggend perceel in het geding zijn.

Reclamant exploiteert op zijn perceel een caravan- en voertuigenstalling. Die bedrijfsactiviteit brengt mee dat de inrit dagelijks in gebruik is door voertuigcombinaties met een grote draaicirkel. Daarnaast moet nagenoeg dagelijks een vrachtwagen het erf op rijden. De aansluiting van de inrit op de Hustenweg moet op die voertuigen zijn ingericht. Dat de ruimte ter plaatse al krap is in de huidige situatie, blijkt uit een concreet gegeven: de zoon van reclamant, die beroepsmatig vrachtwagenchauffeur is, heeft op dit moment reeds aantoonbare moeite met het oprijden van het perceel. Dit is een bestaand knelpunt dat door de aanleg van de rotonde en het nieuwe tweerichtingsfietspad ter plaatse van de inrit alleen maar zal verergeren.

De inrit van het perceel van reclamant grenst direct aan de locatie van de beoogde rotonde en het nieuwe fietspad. Reclamant is van mening dat de manoeuvreermogelijkheden voor zwaar verkeer door de herinrichting ingrijpend worden beperkt.

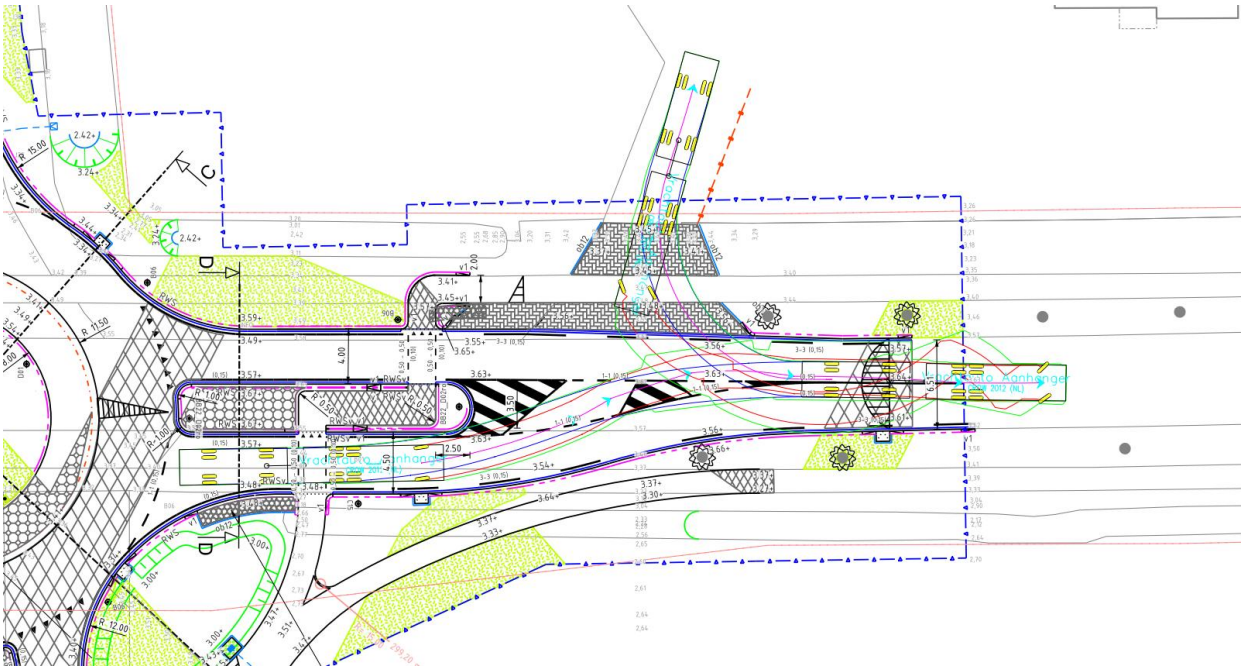
De gemeente heeft dit knelpunt niet onderzocht en niet meegewogen in het voornemen. Dat is in strijd met artikel 21 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW), dat vereist dat alle in het geding zijnde belangen inzichtelijk worden afgewogen, en met artikel 3: 2 Awb, dat het bestuursorgaan verplicht de nodige kennis omtrent de relevante feiten te vergaren. De gemeente beschikte over die kennis: in haar grondverwervingsbrief van 5 februari 2026 heeft zij zelf een schadepost geraamd voor aanpassingskosten van de routing, het hekwerk en de toegangspoort op het perceel. Die kennis had zij bij de voorbereiding van het voornemen moeten betrekken.

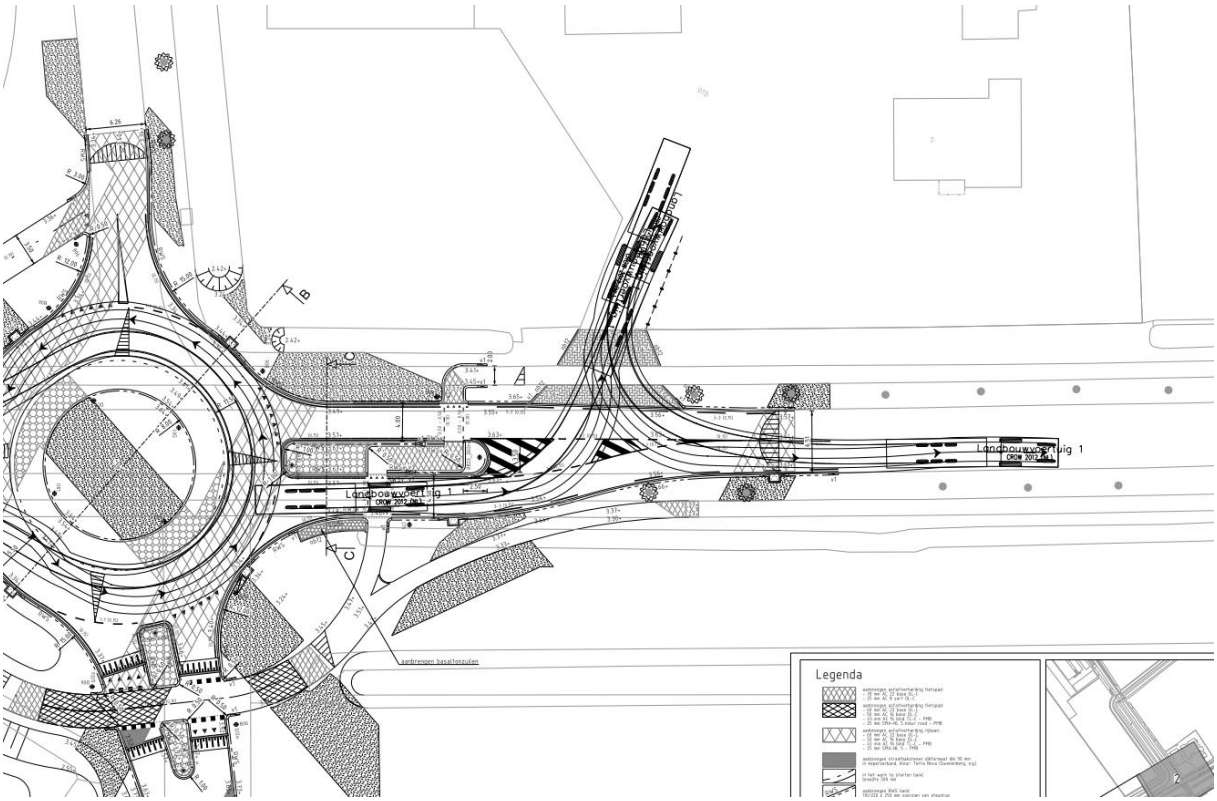
Na de aanleg van de rotonde verslechtert de bereikbaarheid ook voor langzaam verkeer. Het eenrichtingsfietspad aan de noordzijde van de Hustenweg wordt ter plaatse van het perceel van reclamant verlegd; het nieuwe tweerichtingsfietspad ligt aan de zuidzijde. De directe verbinding voor fietsers en voetgangers naar de inrit verdwijnt. Wie het perceel te voet of per fiets wil bereiken, is aangewezen op een omweg via de rotonde, wat voor reclamant en zijn bezoekers dagelijks extra hinder oplevert. Volgens reclamant is dit ten onrechte niet onderzocht.

<u>Reactie op zienswijze punt 1:</u>
Reclamant stelt dat onvoldoende rekening is gehouden met de bereikbaarheid van zijn perceel en dat daarmee niet wordt voldaan aan de doelstellingen van artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994. Dit standpunt wordt niet gevolgd.

De bereikbaarheid en bruikbaarheid van de in- en uitrit van zijn perceel zijn al in een vroeg stadium van de planvorming meegenomen. Met de reclamant zijn hierover gesprekken gevoerd op 4 januari 2021, 11 januari 2021 en 30 maart 2021. De ligging en vormgeving van de aansluiting van het perceel zijn vervolgens betrokken bij de verdere uitwerking van het ontwerp.

De rotonde wordt niet direct voor de uitrit gerealiseerd. Tussen de aansluiting van het perceel en de rotonde blijft voldoende ruimte aanwezig om in- en uitrijdende voertuigen te laten manoeuvreren. Uit de uitgevoerde rijcurve-analyses blijkt dat ook grotere voertuigcombinaties (trekker oplegger) gebruik kunnen blijven maken van de perceelstoegang. Daarbij wordt de weg ten opzichte van de huidige weg verbreed, waardoor extra manoeuvreerruimte ontstaat ten opzichte van de huidige situatie.





Daarnaast leidt de aanleg van de rotonde tot lagere rijsnelheden. De rotonde wordt ontworpen volgens de geldende CROW-richtlijnen met een ontwerpsnelheid van ongeveer 30 km/uur, terwijl de maximumsnelheid in de huidige situatie 80 km/u is. Hierdoor ontstaat een verkeersveiligere situatie voor zowel gemotoriseerd verkeer als langzaam verkeer, maar ook voor het in- en uitrijden van de uitrit. De maatregel draagt daarmee bij aan het verzekeren van de verkeersveiligheid en het in stand houden van de bruikbaarheid van de weg zoals bedoeld in artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994.

De stelling dat de gemeente geen rekening heeft gehouden met de belangen van reclamant wordt eveneens niet gevolgd. De bereikbaarheid van het perceel is expliciet onderdeel geweest van de planuitwerking. Er is meerdere keren gevraagd of een extra toegangspad gewenst is. Voor het laatst is dit op 26 maart 2026 per mail gevraagd. Hier is niet op gereageerd, waarna op 21 mei 2026 aan de eigenaar per mail is bevestigd dat er van uit mag worden gegaan dat de eigenaar niet van gedachte is veranderd. Dat de gemeente in het kader van een afzonderlijk grondverwervingstraject mogelijke aanpassingen aan de perceelinrichting heeft benoemd, betekent niet dat deze aanpassingen noodzakelijk zijn voor het behoud van een adequate ontsluiting van het perceel voor de tijdelijke rotonde. De schadepost die door reclamant wordt genoemd in de zienswijze, maken geen onderdeel uit van het huidige verkeersbesluit die voorziet in een tijdelijke rotonde. De aangehaalde schadepost heeft betrekking op de lopende minnelijke onderhandeling ten aanzien van een ei-rotonde waarvoor wel grond van de reclamant benodigd is. Deze onderhandeling staat los van het huidige verkeersbesluit.

Ten aanzien van het langzaam verkeer merkt reclamant op dat het tweerichtingenfietspad wordt verplaatst naar de zuidzijde van de Hustenweg. Deze keuze is bewust gemaakt om de grootste fietsstroom vanuit het zuiden van het gebied op een verkeersveilige wijze af te wikkelen en het aantal oversteekbewegingen van doorgaand (brom)fietsverkeer te beperken. Hiermee wordt de verkeersveiligheid voor de grootste groep gebruikers verbeterd.

De bereikbaarheid van het perceel van reclamant voor fietsers en voetgangers blijft behouden, alles blijft bereikbaar. Richting de Empelsehoefweg en de Koornwaardlaan verandert de loopafstand feitelijk niet. De oversteekbewegingen in de nieuwe situatie vinden via een middengeleider plaats, waardoor

een getrapte en daarmee veiligere oversteek ontstaat. Ook de snelheidsverlagende werking van de rotonde draagt bij aan een veiligere oversteek.

Richting De Blauwe Sluisweg verandert eveneens weinig omdat in de huidige situatie ter hoogte van de aansluiting Hustenweg - Blauwe Sluisweg moet worden overgestoken. Voor de bestemmingen richting de Koornwaardstraat en het Maximakanaal ontstaat een beperkte extra afstand. Deze extra omloopafstand bedraagt ongeveer 30 meter. Gelet op de verkeersveilige inrichting van de oversteekplaatsen en het belang van een veilige en logische fietsstructuur voor de grote groep gebruikers uit De Groote Wielen wordt deze beperkte extra afstand aanvaardbaar geacht.

Tot slot is in eerdere gesprekken met reclamant onderzocht of een aanvullende toegang (voor langzaam verkeer) aan de noordwestzijde van het perceel mogelijk zou zijn. Hierover is destijds geen overeenstemming bereikt. Deze mogelijkheid staat los van het verkeersbesluit en doet niet af aan de conclusie dat het perceel ook na realisatie van de rotonde en het tweerichtingenfietspad op een verkeersveilige en voldoende wijze bereikbaar blijft.

Dit onderdeel van de zienswijze geeft geen aanleiding om het verkeersbesluit aan te passen.

2. Geen alternatievenonderzoek. De rotonde is als tijdelijke maatregel niet doelmatig en evenredig.
De gemeente heeft volgens reclamant bij de voorbereiding van het voornemen geen alternatievenonderzoek verricht. Een alternatief bestaat: de directe aanleg van een toekomstbestendige rotonde die is afgestemd op de volledige woningbouwopgave van De Groote Wielen Noord, zodat een tweede ingrijpende procedure in de toekomst wordt voorkomen. De gemeente heeft dat alternatief niet onderzocht en niet in de motivering betrokken.

Het akoestisch rapport van Cauberg Huygen B.V. (referentie 08560-55979-10v3, 13 mei 2026) vermeldt uitdrukkelijk: "De nieuwe rotonde betreft een tijdelijke rotonde, die op termijn uitgebreid zal worden naar een turborotonde met de verdere uitbreiding van de woonwijk De Groote Wielen in de toekomst. Dit maakt echter geen onderdeel uit van dit geluidonderzoek." Het voornemen bevestigt dit: de rotonde voorziet in een structureel acceptabele verkeersafwikkeling slechts "ten minste voor de eerste bouwfases", waarna per bouwfase wordt beoordeeld of aanpassingen nodig zijn, zo nodig gevolgd door een nieuw verkeersbesluit.

Een verkeersbesluit dat erkend slechts tijdelijk toereikend is en dat de belangen van een aangrenzend perceel reeds nu aantast, voldoet niet aan de evenredigheidseis van artikel 3:4, tweede lid, van de Awb. De nadelen volgens reclamant zijn voor hem niet eenmalig. Bij de uitbreiding naar een turborotonde zullen dezelfde gevolgen opnieuw intreden, vermoedelijk in versterkte mate omdat de turborotonde een groter grondbeslag vereist. De gemeente had moeten onderzoeken of de definitieve verkeersoplossing voor het gehele vierde kwadrant van De Groote Wielen reeds nu in een stap had kunnen worden gerealiseerd.

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft in haar uitspraak van 29 maart 2017, ECLI:NL:RVS:2017:844, geoordeeld dat het bestuursorgaan bij de keuze van een inrichting een volledige afweging moet maken van alle betrokken belangen, inclusief de voor- en nadelen van alternatieven. Die afweging ontbreekt in het voornemen. Er is geen analyse van het alternatief van een direct definitieve oplossing, noch is onderzocht of die optie volgens reclamant voor hem minder bezwarend zou zijn geweest.

Door de verwijdering van het noordelijke eenrichtingsfietspad en de herpositionering van het fietsverkeer via de rotonde verslechtert ook de bereikbaarheid van het perceel van reclamant voor fietsers en voetgangers ten opzichte van de huidige situatie. Dit effect raakt aan de vrijheid van het verkeer voor alle categorieen weggebruikers (artikel 2, eerste lid, onder d, WVW 1994) en aan de

voorkoming van hinder (artikel 2, tweede lid, onder a, WVW 1994). Het voornemen bevat ook hierover geen analyse.

Reactie op zienswijze punt 2:
Reclamant stelt dat de gemeente had moeten kiezen voor de directe aanleg van een definitieve verkeersoplossing voor de volledige ontwikkeling van De Groote Wielen Noord en dat onvoldoende onderzoek is gedaan naar alternatieven. Dit standpunt wordt niet gevolgd.

In het bestemmingsplan De Groote Wielen Noordoosthoek, vastgesteld op 31 januari 2023, is uitgebreid aandacht besteed aan de toekomstige verkeersstructuur en de benodigde infrastructurele maatregelen. Daarbij zijn de verkeerskundige gevolgen van de woningbouwontwikkeling onderzocht en is onderbouwd welke aanpassingen noodzakelijk zijn om de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling te waarborgen.

Er bestaat verder geen verplichting om alle denkbare alternatieven te onderzoeken. Het bestuursorgaan dient inzichtelijk te maken dat de gekozen maatregel geschikt is voor het bereiken van de doelstellingen van artikel 2 WVW 1994.

Ook de verwijzing naar de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State wijzigt dit standpunt niet. Slechts wanneer een aangedragen alternatief een gelijkwaardig resultaat oplevert met aanmerkelijk minder bezwaren, moet dat alternatief nadrukkelijk in de belangenafweging worden betrokken. Door het ontbreken van de benodigde gronden, is het definitieve alternatief, waar reclamant op doelt, op dit moment niet uitvoerbaar. In de genoemde uitspraak stelt de Afdeling niet dat een verkeersbesluit een analyse van een (vooralsnog) onuitvoerbaar alternatief moet bevatten.

Voor het verkeersbesluit ligt de vraag voor of de voorgestelde rotonde op dit moment een passend en verkeersveilig antwoord biedt op de verwachte verkeersontwikkeling. Uit de uitgevoerde verkeerskundige onderzoeken blijkt dat dit het geval is. Met de aanleg van de rotonde kan gedurende de komende bouwfasen van de woningbouwontwikkeling een veilige en adequate verkeersafwikkeling worden gegarandeerd. Bovendien vormt de rotonde, ook los van de woningbouwontwikkeling, een verkeersveiligere inrichting dan de huidige kruispuntsituatie.

Dat in de onderzoeken wordt vermeld dat de rotonde in de toekomst mogelijk kan worden uitgebreid naar een grotere rotondevorm betekent niet dat de huidige maatregel onvoldoende is gemotiveerd. Verkeersmaatregelen mogen worden gebaseerd op de verkeerskundige situatie en ontwikkelingen die op het moment van besluitvorming voldoende concreet zijn. Per toekomstige bouwfase van de woningbouwontwikkeling zal opnieuw worden beoordeeld of aanvullende infrastructurele maatregelen noodzakelijk zijn.

Als in de toekomst sprake is van een nieuwe weginrichting waarvoor een verkeersbesluit vereist is, wat niet per se zo hoeft te zijn, zal daarvoor een afzonderlijke procedure met een nieuw verkeersbesluit (inclusief geluidsparagraaf) worden doorlopen waarbij belanghebbenden opnieuw hun zienswijze kenbaar kunnen maken.

Bij het nemen van het verkeersbesluit is meegewogen dat de realisatie van de woningbouwontwikkeling op korte termijn vraagt om een verkeerskundige oplossing die voorziet in een veilige en doelmatige afwikkeling van het verkeer. De omstandigheid dat in de toekomst mogelijk aanvullende maatregelen nodig zijn, betekent niet dat de huidige oplossing onevenredig of onrechtmatig is.
Voor zover reclamant stelt dat de belangen van zijn perceel in de toekomst mogelijk opnieuw geraakt worden door een eventuele verdere uitbreiding en aanpassing van de infrastructuur rondom zijn perceel, merken wij op dat een eventuele toekomstige aanpassing geen onderdeel uitmaakt van het

voorliggende verkeersbesluit. De beoordeling in deze procedure beperkt zich tot de aanleg van de nu voorgestelde rotonde en de daarbij behorende verkeersmaatregelen.

Ten aanzien van de bereikbaarheid voor voetgangers en fietsers verwijzen we door naar de beantwoording van onderdeel 1 van de zienswijze. De bereikbaarheid van het perceel blijft gewaarborgd.

Dit onderdeel van de zienswijze geeft geen aanleiding het verkeersbesluit te wijzigen.

3. Geluidsonderzoek onvolledig en methodologisch ontoereikend
Het geluidrapport van Cauberg Huygen is beperkt tot de tijdelijke enkelstrooksrotonde. De toekomstige turborotonde valt buiten de reikwijdte van het onderzoek. Dat is onhoudbaar, nu de gemeente zelf erkent dat de tijdelijke rotonde slechts voor de eerste bouwfases voldoende is. De geluidgevolgen van de uitbreidingsfase zijn op het moment van het verkeersbesluit onbekend, terwijl dit besluit die uitbreidingsfase juist in gang zet.

Het rapport vergelijkt uitsluitend het toetsjaar 2027 (huidige situatie zonder rotonde) met het prognosejaar 2040 (toekomstige situatie bij de maximale verzadigingsgraad van de tijdelijke rotonde). Daarmee is de feitelijke geluidssituatie ná de opening van de rotonde maar voor volledige ontwikkeling van De Groote Wielen Noordoosthoek niet in kaart gebracht. In de tussenliggende periode 2027-2040 variëren de verkeersintensiteiten per bouwfase. Aangezien de gemeente zelf stelt per bouwfase te evalueren, had per bouwfase een afzonderlijk geluidscenario moeten worden doorgerekend. Dat ontbreekt. Daarmee is niet uitgesloten dat de geluidnorm van artikel 21a van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer in een of meer tussenliggende bouwfases wordt overschreden.

Reactie op zienswijze punt 3:
Reclamant stelt dat het geluidonderzoek onvolledig is omdat uitsluitend de aanleg van de enkelstrooksrotonde, die dit verkeersbesluit mogelijk maakt, is onderzocht en geen rekening is gehouden met een eventuele toekomstige uitbreiding van de infrastructuur.

Dit standpunt wordt niet gevolgd. Het voorliggende verkeersbesluit ziet uitsluitend op de aanleg van de in dit besluit opgenomen rotonde en de daarbij behorende verkeersmaatregelen. Het akoestisch onderzoek is daarom terecht gebaseerd op de inrichting die met dit verkeersbesluit mogelijk wordt gemaakt.

Bij het uitvoeren van het geluidonderzoek is gebruikgemaakt van het geldende verkeersmodel (BBMA, uitgeleverd door de provincie Noord-Brabant) met prognosejaar 2040. In dit model zijn de voorziene ruimtelijke ontwikkelingen opgenomen die op het moment van onderzoek bekend en vastgesteld zijn. Daarmee is rekening gehouden met de verkeersintensiteiten die gedurende de planperiode op deze infrastructuur kunnen worden verwacht.

Bovendien geldt dat de verdere ontwikkeling van De Groote Wielen plaatsvindt in samenhang met de beschikbare verkeersinfrastructuur. Als uit monitoring, verkeerskundige berekeningen of planuitwerking blijkt dat de rotonde niet langer over voldoende capaciteit beschikt om het verkeer veilig en doelmatig af te wikkelen, kunnen verdere bouwfasen niet zonder meer worden gerealiseerd. Dit is ook vastgelegd in artikel 9.2 van de planregels van het bestemmingsplan De Groote Wielen Noordoosthoek. Daaruit volgt dat per woningbouwontwikkeling moet worden aangetoond dat na realisatie van de beoogde woningen sprake is van een aanvaardbare structurele verkeersafwikkeling.

Als in de toekomst blijkt dat de verkeersintensiteiten zodanig toenemen dat aanvullende infrastructurele maatregelen noodzakelijk zijn, zal daarvoor een afzonderlijke besluitvormingsprocedure met een nieuw verkeersbesluit worden doorlopen. De eventuele

geluidseffecten van een toekomstige wijziging van de infrastructuur zullen dan in het kader van die procedure opnieuw worden onderzocht en beoordeeld. Die eventuele toekomstige maatregelen maken geen onderdeel uit van het voorliggende verkeersbesluit.

Dit onderdeel van de zienswijze geeft geen aanleiding het verkeersbesluit aan te passen.

4. Dubbele investering van gemeenschapsgeld door keuze voor tijdelijke tussenmaatregel
De gemeente maakt volgens reclamant met het voornemen een aanzienlijke publieke investering in een voorziening die zij zelf op de eerste bouwfase na al als ontoereikend beschouwt. Die investering omvat grondwerken, aanpassing van de weginfrastructuur, aanleg van het nieuwe tweerichtingsfietspad, verlegging van nutsvoorzieningen, herinrichting van het openbaar gebied en verwerving van het perceel van reclamant. Al deze kosten worden volledig gemaakt voor een tussenstap.
Wanneer de woningbouwontwikkeling in De Groote Wielen Noord de volgende bouwfases bereikt — hetgeen op basis van het onherroepelijke bestemmingsplan "De Groote Wielen Noordoosthoek" (vastgesteld 31 januari 2023) onvermijdelijk is — zal diezelfde investering grotendeels teniet worden gedaan. De tijdelijke rotonde moet dan worden uitgebreid naar een turborotonde: opnieuw grondwerken, opnieuw aanpassing van de weginfrastructuur, opnieuw grondverwerving en opnieuw procedures. De samenleving wordt in feite tweemaal voor dezelfde kruising aangeslagen.

Dat is in strijd met het beginsel van doelmatig bestuur dat voortvloeit uit artikel 3: 2 Awb en artikel 3:4, tweede lid, Awb. Publieke middelen mogen niet onnodig worden verspild. De gemeente had moeten onderzoeken of de definitieve turborotonde reeds nu in een stap kon worden gerealiseerd. Dat alternatief is niet per definitie onhaalbaar: de gemeente is al jaren in overleg met reclamant over de verwerving van zijn perceel en kent het perceel, de geometrie en de planologische context. Een integrale aanpak had hetzelfde verkeerskundige doel gediend zonder de dubbele kostenpost. Uit het voornemen blijkt niet dat dit alternatief is onderzocht.

Reactie op zienswijze punt 4:
Reclamant stelt dat sprake is van een ondoelmatige besteding van publieke middelen omdat mogelijk in de toekomst aanvullende aanpassingen aan de infrastructuur ter plaatse noodzakelijk zijn. We volgen dit standpunt niet.

Het verkeersbesluit dient te worden beoordeeld op grond van artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994. Met de aanleg van de rotonde wordt een verkeersveiligere inrichting gerealiseerd en kan het verkeer op een veilige en doelmatige wijze worden afgewikkeld gedurende de (op dit moment) voorziene ontwikkelfasen van De Groote Wielen Noord.

Dat in de toekomst mogelijk aanvullende infrastructurele maatregelen noodzakelijk kunnen zijn, betekent niet dat de huidige maatregel ondoelmatig of onevenredig is. Verkeerskundige maatregelen mogen gefaseerd worden uitgevoerd wanneer daarvoor verkeerskundige, financiële, ruimtelijke of uitvoeringstechnische redenen bestaan.

Daarnaast staat niet vast dat een verdere uitbreiding van de infrastructuur ter plaatse daadwerkelijk noodzakelijk zal zijn, het is slechts een prognose op dit moment. Per ontwikkelfase wordt beoordeeld of de beschikbare infrastructuur nog voldoet. Het is dus niet op voorhand zeker dat de huidige rotonde binnen afzienbare tijd moet worden aangepast.

Voor zover reclamant stelt dat direct een grotere rotonde had moeten worden gerealiseerd, geldt dat niet is aangetoond dat dit alternatief tot een beter verkeerskundig resultaat of tot minder nadelige gevolgen voor hem zou leiden. Integendeel, een grotere rotonde vraagt naar verwachting om een groter ruimtebeslag en daarmee mogelijk ook om een grotere ingreep in de omgeving.

Er is, gelet op de beschikbare ruimte en de verwachte verkeerstoename door woningbouwontwikkeling in De Groote Wielen Noord op korte termijn, met de aanleg van de enkelstrooksrotonde (vooralsnog) sprake van een passende, proportionele en verkeerskundig verantwoorde maatregel.

5. Gesprekken

Reclamant staat open voor een overleg met het college over een oplossing die zijn belangen afdoende zal beschermen. Gemachtigde verzoekt het college uitdrukkelijk om voor het nemen van het definitieve verkeersbesluit een overleg te plannen met reclamant en zijn adviseur om gezamenlijk te bezien of aanpassingen in het rotonde - ontwerp, de inritgeometrie of de verkeersregeling de genoemde bezwaren kunnen wegnemen of afdoende mitigeren. Reclamant is bereid zijn bedrijfsmatige situatie ter plaatse toe te lichten en zo nodig technische informatie te verstrekken. Een minnelijke oplossing heeft zijn nadrukkelijke voorkeur boven een formele bezwaar- en beroepsprocedure.

Reactie op zienswijze punt 5:

De gemeente heeft al meerdere gesprekken met reclamant gevoerd over de voorgenomen ontwikkeling en de gevolgen daarvan voor zijn perceel. De door reclamant naar voren gebrachte belangen zijn, zoals hierboven ook is beschreven, bij de voorbereiding van het ontwerp betrokken en meegewogen. Hoewel de gemeente bereid blijft om in overleg te blijven over mogelijke praktische oplossingen, ziet zij in de zienswijze geen aanleiding om het ontwerp of het voorgenomen verkeersbesluit aan te passen.