T.a.v. de gemeenteraad van de Hoeksche Waard
per e-mail aan [redacted]@gemeentehw.nl
onderwerp: gebreken verkeerskundig onderzoek de Graaff Traffic en alternatief onderzoek

Puttershoek 11 mei 2026

Geachte leden van de raad,

1. Aanleiding

In aanloop naar de participatie op 19 mei 2026 doe ik u dit stuk toekomen. In deze brief zal ik ingaan op het nieuwe verkeerskundige onderzoek van Graaff Traffic van 18 december 2025 dat op 7 mei 2026 bij de stukken voor uw behandeling is gevoegd. Op 6 mei 2026 schreef ik dat ik helaas niet over de stukken beschikte. Doordat ik voor het eerst op 7 mei over het onderzoek mocht beschikken was het voor mij erg krap om u voor de beeldvormende vergadering te wijzen op dat het onderzoek ondeugdelijk is. Hopelijk heeft u toch voor de vergadering van 12 mei de mogelijkheid om kennis te nemen van deze brief en het alternatieve verkeerskundige onderzoek.

Ik zal eerst ingaan op de eis van zorgvuldigheid en de vergewisplicht die op u als bestuursorgaan rust. Dit ook in het licht van de nota van beantwoording. Vervolgens benoem ik waarom dit specifieke verkeerskundige onderzoek niet voldoet aan de eisen die de wet hieraan stelt en waardoor het advies onbruikbaar is om uw belangenafweging op te baseren. Naast deze brief ontvangt u een alternatief verkeerskundig onderzoek waartoe ik opdracht heb gegeven. In plaats van ervoor te kiezen om mijn kritiek op het onderzoek te bewaren tot een beroepsprocedure speel ik liever met open kaart. Zo kunnen we samen namelijk zorgen voor een verkeersveiliger Puttershoek met meer woningen.

2. De Algemene wet bestuursrecht, zorgvuldigheid en vergewisplicht

In artikel 3:2 van de Algemen wet bestuursrecht (Awb) staat: *Bij de voorbereiding van een besluit vergaart het bestuursorgaan de nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen*.

In artikel 3:9 Awb staat: *Indien een besluit berust op een onderzoek naar feiten en gedragingen dat door een adviseur is verricht, dient het bestuursorgaan zich ervan te vergewissen dat dit onderzoek op zorgvuldige wijze heeft plaatsgevonden*.

Wanneer u zich laat adviseren door een deskundige kunt u bij het nemen van een besluit niet volstaan met het eenvoudig verwijzen naar dat advies en u kunt het niet zonder meer overnemen. U heeft de zogenaamde vergewisplicht (artikel 3:9 Awb). U moet beoordelen of het advies naar wijze van totstandkoming zorgvuldig en naar inhoud compleet, inzichtelijk en concludent is. Daarnaast moet ten minste duidelijk zijn op basis van welke gegevens een advies tot stand is gebracht en welke procedure daarbij is gevolgd. Dit blijkt ook uit de jurisprudentie.[1]

[1] Zie bijvoorbeeld: Afdeling Bestuursrechtspraak Raad van State, 1 juni 2011, ECLI:NL:RVS:2011:BQ7862, rechtsoverweging 2.4.2 en Centrale Raad van Beroep, 2 juli 2008, ECLI:NL:CRVB:2008:BD6225, rechtsoverweging 5.5

3. Mijn zienswijze en de nota van beantwoording

Mijn kritiek in mijn zienswijze was niet dat er gebruik wordt gemaakt van een onderzoek in opdracht van de projectontwikkelaar, mijn kritiek is en was dat indien het onderzoek in opdracht van een derde wordt uitgevoerd het college en de raad zich hiervan bewust moeten zijn bij het vervullen van hun vergewisplicht. Ik schreef daarom:

3.9 Ondeugdelijk verkeerskundig onderzoek

In opdracht van de projectontwikkelaar heeft in 2022 een verkeerskundig onderzoek plaatsgevonden. Er is dus geen sprake van een onderzoek in opdracht van het college. In de toelichting op het bestemmingsplan wordt ook niet gerefereerd aan dit onderzoek, het is enkel als bijlage toegevoegd. Onduidelijk is welke aannames worden overgenomen en welke niet. Dit terwijl het bestuursorgaan dat gebruik maakt van een onderzoek zich dient te vergewissen van de kwaliteit van het onderzoek. Zeker als dit onderzoek in opdracht van een derde-belanghebbende is uitgevoerd. Ook ontslaat een onderzoek het bestuursorgaan niet van de plicht om tot een belangenafweging te komen en deze te motiveren.

Er is sprake van een ondeugdelijk onderzoek omdat er feiten en omstandigheden, al dan niet bewust, zijn weggelaten, waardoor uitgegaan is van een onvolledig beeld. Dit is onzorgvuldig en daardoor kan er geen goede belangenafweging plaatsvinden. Ook is de vraag of het onderzoek puur verkeerskundig is ingestoken of er toch ook naar andere belangen is gekeken. De ontwikkelaar heeft gezien pagina van het rapport namelijk "gevraagd onderzoek te verrichten naar de meest geschikte ontsluiting van 86 woningen", niet naar de verkeerskundig veiligste ontsluiting. Dat er sprake is van een ondeugdelijk verkeerskundig onderzoek is een stevige stelling, deze stelling zal ik in de komende pagina's onderbouwen.

Daarna heb ik in de zienswijze in circa 5 pagina's benoemd waarom er geen sprake is van een verkeerskundig onderzoek dat voldoet aan het zorgvuldigheidsvereiste.

De reactie in de voorgestelde nota van beantwoording luidt:

Indieners stellen dat het verkeerskundig onderzoek door GraaffTraffic van 1 november 2022 onzorgvuldig is uitgevoerd en niet aan de besluitvorming ten grondslag mag liggen. Het onderzoek is uitgevoerd in opdracht van de projectontwikkelaar. Hierdoor geeft het rapport geen objectief en volledig beeld van de situatie. Indieners stellen dat naar de beste mogelijkheid voor het ontsluiten van 86 woningen onderzoek is gedaan en niet naar de veiligste mogelijkheid. Er spelen andere dan verkeerskundige motieven mee. Economische overwegingen horen geen plek te hebben in het verkeersonderzoek.

<u>Reactie gemeente</u>

We begrijpen dat omwonenden kritisch kijken naar onderzoeksrapporten die ten grondslag liggen aan het bestemmingsplan. Het verkeersonderzoek is uitgevoerd door een deskundig onafhankelijk verkeerskundig adviesbureau. Het is gebruikelijk dat onderzoeken door of namens initiatiefnemers van ruimtelijke ontwikkelingen worden opgesteld en vervolgens door of namens de gemeente worden beoordeeld. De enkele omstandigheid dat het verkeersrapport is opgesteld in opdracht van de projectontwikkelaar biedt geen grondslag voor het oordeel dat wij hiervan niet mogen uitgaan of dat wij opdracht moeten geven aan een andere partij om een verkeersrapport op te stellen (zie ECLI:NL:RVS:2023:269 r.o. 9.1). Dit is geen reden om op voorhand te twijfelen aan de juistheid en de objectiviteit van de inhoud van het rapport. Het verkeersonderzoek is overeenkomstig de gangbare richtlijnen is opgesteld en de motiveringen en conclusies uit dit onderzoek worden onderschreven. Naar aanleiding van de inhoudelijke opmerkingen over het verkeersonderzoek is het verkeersonderzoek aangevuld en aangepast (zie reactie bij punt 2.1.1). In het nieuwe verkeerskundige rapport is duidelijker aangegeven welke andere dan verkeerskundige motieven van belang zijn bij de keuze voor een bepaalde ontsluitingsstructuur. Wij moeten alle belangen afwegen en dus ook rekening houden met financiële overwegingen. Voor de beantwoording verwijzen wij tevens naar onze reactie op punt 2.1.1. Conclusie De zienswijzen geven op dit punt aanleiding om de

toelichting van het bestemmingsplan aan te passen. Bijlage 1 van de toelichting bij het bestemmingsplan wordt vervangen door het rapport van het aangepaste verkeersonderzoek. In de toelichting bij het bestemmingsplan wordt de tekst onder 'ontsluiting en parkeren' 5/25 in paragraaf 2.2 (toekomstige situatie) en de tekst onder 'verkeer' in paragraaf 4.3 (verkeer en parkeren) geactualiseerd.

U zult begrijpen dat ik meen dat mijn zienswijze hier onjuist is samengevat nu ik heb gesteld dat er in het algemeen niet voldaan is aan de vergewisplicht en ik niet heb gesteld dat een onderzoek van een derde niet mag worden gebruikt. De verwijzing in de nota naar ECLI:NL:RVS:2023:269 gaat dan ook niet op.

Belangrijk vind ik ook de conclusie in de nota van beantwoording:

Het verkeersonderzoek is overeenkomstig de gangbare richtlijnen is opgesteld en de motiveringen en conclusies uit dit onderzoek worden onderschreven.

In de volgende pagina's zal ik uiteenzetten waarom er helaas, wederom van een ondeugdelijk onderzoek sprake is dat niet als grondslag voor uw belangenafweging mag dienen. Graag had ik het korter gehouden, maar ook dit onderzoek bevat aannames, feitelijke onjuistheden en lijkt vooringenomen opgesteld te zijn.

4. Het nieuwe verkeerskundig onderzoek voldoet niet aan de wettelijke vereisten

In deze paragraaf zal ik de aannames en onjuistheden benoemen. Hieruit zal blijken dat er geen sprake is van advies dat naar wijze van totstandkoming zorgvuldig en naar inhoud compleet, inzichtelijk en concludent is. Ik wil daarbij de kanttekening maken dat ik mogelijk niet alle gebreken noem, maar de fouten die ik benoem geven voldoende reden om het onderzoek ter zijde te leggen.

Op pagina 1 wordt gesteld, maar niet onderbouwd, dat "op dit moment stuiten alle mogelijke ontsluitingsstructuren *(Rustenburgstraat, Groeneweg, Hofstede, Biezengors en Nassaulaan) op bezwaren vanuit omwonenden*.

De bezwaren vanuit de Hofstede en Groeneweg tref ik aan in de diverse zienswijzen, de andere straten niet. Zonder bron is dit een aanname. Ik zal later ook betogen waarom een ontsluiting via de Rustenburgstraat ook voor bewoners van de Rustenburgstraat voordelig is.

Op pagina 2 wordt de verkeergeneratie geschetst. Hierbij wordt evenwel het verbonden project van BAUH waarmee nog 36 sociale huurwoningen worden gerealiseerd buiten beschouwing gelaten. Terwijl dat zonder dit project dit bestemmingsplan niet voldoet aan de eis dat sprake moet zijn van een goede woonbalans. Zie pagina 2 van het raadsvoorstel. Door deze woningen consequent buiten beschouwing te laten en pas in de conclusie op de laatste pagina van het advies terloops aan te stippen dat deze woningen ook verkeerskundige consequenties hebben wordt de invloed van deze woningen zoveel mogelijk buiten uw zicht gehouden. Terwijl de verkeersgeneratie hierdoor met meer dan 20% toeneemt.

Op pagina 2 wordt de aanname zonder bron van pagina 1 herhaald.

Op pagina 2 staat dat er altijd een knip in het project nodig is om sluipverkeer tegen te gaan als er gekozen wordt voor een mogelijke ontsluiting via de Nassaulaan of Biezengors. Dit is feitelijk onjuist, zolang er alleen ontsloten wordt via de Nassaulaan en of Biezengors kan er geen sluipverkeer ontstaan.

Op pagina 2 gaat het advies in op het principe STOMP waarvoor gekozen is in het Mobiliteitsplan Hoeksche Waard. Ik citeer het advies: *De Biezengors en Nassaulaan vormen primair de routes voor voetgangers en fietsersrichting het centrum van Puttershoek. Het is wenselijk om vanuit het STOMP principe en ruimtelijke inrichting van de Biezengors en Nassaulaan niet in te zetten op een auto ontsluiting van Rustenburg fase II via deze wegen.*

Genegeerd wordt hierbij dat de Hofstede en een deel van de Groeneweg onderdeel uit maakt van het verbindend fietsnetwerk volgens het Mobiliteitsplan Hoeksche Waard.[2] De Rustenburgstraat is onderdeel van het recreatief fietsnetwerk. Dit betekent voor de Hofstede en het deel Groeneweg van de Hofstede tot aan de Rustenburgstraat strengere inrichtingseisen gelden dan voor de Rustenburgstraat.

Op pagina 4 wordt het Mobiliteitsplan Hoeksche Waard geciteerd. Het citaat luidt:

[2] https://repository.officiele-overheidspublicaties.nl/externebijlagen/exb-2025-7857/1/bijlage/exb-2025-7857.pdf pagina 22 en 23.

“Het aanleggen van nieuwe wegen of andere infrastructuur is kostbaar en kan ingrijpend zijn voor het landschap en de omgeving. Daarom is het van belang te bepalen of dergelijke maatregelen echt nodig zijn of dat er alternatieve oplossingen zijn.”

Genegeerd wordt hierbij dat de Biezengors en Nassaulaan ook al bestaande infrastructuur is en dat de Nassaulaan/Singel gezien de vormgeving zelfs destijds al voorbereid zijn op een rol als ontsluiting van een nieuwe wijk. Ook wordt genegeerd dat er reeds twee ontsluitingen uit het plangebied aanwezig zijn op de Rustenburgstraat. Daarnaast wordt in het advies weggelaten dat in het Mobiliteitsplan (pagina 32) is opgenomen dat: *“kinderen zijn kwetsbaar en het is belangrijk dat ze op een veilige manier naar school kunnen gaan.”* In dat opzicht ook voor de speeltuin relevant is pagina 21 uit het Mobiliteitsplan. Ook deze wordt niet aangehaald in het verkeerskundig onderzoek.

Voetgangers krijgen volgens het STOMP-principe de hoogste prioriteit in de verdeling van de openbare ruimte. Omdat de behoeften per gebied verschillen, passen we het STOMP-principe niet overal op dezelfde manier toe, maar maken we onderscheid tussen drie typen gebieden:

• A-Gebied: Centrumgebieden en locaties met veel voetgangers Op plaatsen waar veel voetgangers samenkomen of veel kwetsbare verkeersdeelnemers zijn, zoals in centrumgebieden, schoolomgevingen, speeltuinen en zorglocaties, hebben voetgangers de hoogste prioriteit. We zorgen voor een veilige en aantrekkelijke omgeving om te lopen. Bij speeltuinen en scholen besteden we hier extra aandacht aan. Daarnaast waarborgen we voldoende ruimte voor ontmoeting en sociale interactie. Verkeersmaatregelen zoals verkeersdrempels, zebrapaden en autovrije zones worden ingezet om de veiligheid van voetgangers te waarborgen.

• B-gebied: Woonwijken in dorpen

Bij de inrichting van openbare ruimtes in woongebieden moeten voldoende brede en toegankelijke voetpaden aanwezig zijn voor voetgangers. Daarnaast is het essentieel om de toegankelijkheid van bushaltes te verbeteren, zodat alle inwoners, inclusief mensen met

mobiliteitsbeperkingen, deze gemakkelijk kunnen bereiken. Op bedrijventerreinen richten we ons op het verbeteren van voetgangersvoorzieningen, met speciale aandacht voor de toegang vanaf bushaltes en de inrichting van interne looproutes.

Ook de voor de Hofstede relevante passages uit het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsplan worden niet aangehaald.[3] Voor de Hofstede geldt dat gezien de speeltuin en het deel uitmaken van het utilitair fietsnetwerk gedacht kan worden aan een A gebied, of ten minste een B gebied (woonwijk). Een C-gebied is namelijk een bedrijventerrein of buitengebied. De Hofstede is dat evident niet, de Hofstede is een woonwijk en de straat ligt geheel binnen de bebouwde kom.



Aan inrichtingsprincipe 1 en 3 is duidelijk niet voldaan voor de Hofstede. In het verkeerskundig advies wordt dat niet benoemd.

[3] https://openpdc.gemeentehw.nl/wp-content/uploads/2025/11/Uitvoeringsprogramma-Mobiliteitsplan-Hoeksche-Waard-definitief.pdf pagina 41 en 42.



Pas vanaf categorie C geldt dat Aparte voetpaden niet vereist zijn. Ten aanzien van de rol in het fietsnetwerk ontbreekt de informatie van pagina 43 tot en met 45 uit het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit.

Verder wordt niet benoemd dat er speciale eisen worden voorgeschreven voor speeltuimomgevingen in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (pagina 14). Ik citeer:

Schoolzones en speeltuin-omgevingen

Schoolzones zijn gebieden rondom scholen met extra maatregelen die speciaal gericht zijn op de verkeersveiligheid van kinderen. Denk aan duidelijke markeringen, lagere snelheidslimieten, veilige oversteekplaatsen en het weren van gemotoriseerd verkeer tijdens haal- en brengmomenten. De maatregelen stimuleren kinderen en ouders om te voet of op de fiets te komen. Ook wijzen zij automobilisten op de aanwezigheid van scholen en kinderen, zodat ze hun rijgedrag aanpassen en extra alert zijn. Rond de meeste scholen in de Hoeksche Waard zijn reeds schoolzones ingericht, maar deze zijn niet altijd afdoende, niet uniform ingericht of voldoen niet meer aan de huidige richtlijnen. Ook in de omgeving van speeltuinen zijn dergelijke maatregelen wenselijk om het juist voor kinderen veiliger en makkelijker te maken (zelfstandig) naar de speeltuin te gaan. De maatregelen betreffen een nieuwe beoordeling van de situatie en het opnieuw of beter inrichten van schoolzones en speeltuin-omgevingen.

Op pagina 5 staat dat in dit rapport in eerste instantie wordt gekeken naar een ontsluiting via de bestaande wegen en dat daarmee een ontsluiting op de Rustenburgstraat waarbij een forse helling moet worden gemaakt daarom minder snel in aanmerking komt. Later blijkt in het onderzoek ongefundeerd gekozen te worden voor een onnodig groot talud. En de vooringenomenheid klinkt hier sterk in door. In dezelfde paragraaf staat vervolgens *"Omdat ook andere verkeerskundige aspecten de uiteindelijke keuze bepalen voor de ontsluiting via de Rustenburgstraat of Hofstede, zijn beide ontsluitingsmogelijkheden wel verder onderzocht."* Oftewel, er wordt gefocust op bestaande infrastructuur, maar er is niet verder gekeken naar de alternatieven Biezengors en Nassaulaan. Oftewel, eigenlijk blijft in dit onderzoek de Hofstede alleen over.

Op pagina 5 ontbreekt wederom het effect van het Project van BAUH in de toekomstige intensiteit van autoverkeer.

Op pagina 5 staat: *"Voor de nieuwe ontsluiting (helling) op de Rustenburgstraat is uitgegaan dat al het verkeer richting het zuiden afwikkelt."* Waarop deze aanname is gebaseerd die de basis vormt voor het verdere onderzoek is niet gemotiveerd. Het is juist dat een groot deel van het verkeer zijn weg naar de N217 zoekt, maar ongeloofwaardig dat al het verkeer één richting op rijdt en geen enkele auto via de Rustenburgstraat de kortste weg naar het centrum zou kiezen.

Op pagina 5 staat dat al het verkeer via de Rustenburgstraat wordt afgewikkeld. Dat er tien woningen via de Hofstede worden ontsloten in dit scenario wordt over het hoofd gezien. Dat scheelt circa 80 ritten.

Op pagina 6 staat tabel 5 vol onjuiste informatie. Het BAUH-project is genegeerd waardoor de cijfers te laag zijn. Daarnaast zou bij een realisatie van de ontsluiting via de Hofstede geen enkele auto op de Rustenburgstraat rijden. Dat is onmogelijk. Daarnaast worden de 80 extra ritten voor de Hofstede bij het scenario via een ontsluiting van de dijk gemist. Er zouden volgens het advies 650 bewegingen de Rustenburgstraat op- of afrijden, maar dit horen er 80 minder te zijn vanwege de twee-onder-een-kapwoningen die wel op de Hofstede zouden ontsluiten dus hier had 570 moeten staan. Waarmee het aantal bewegingen Rustenburgstraat zuid ook te hoog is. Daarbij zou elke beweging in zuidelijke richting zijn. Volgens deze benadering komen er 650 auto's uit op het kruispunt, daarvan gaan er 450 richting de Blaaksedijk en 200 de Groenweg op. Er gaat dus geen enkele auto de Postweg op. Spontaan gaat 45% van het verkeer de Groeneweg op, terwijl op de pagina daarvoor in het advies nog staat dat 70% richting de Blaaksedijk gaat vanuit de Hofstede. Dat betekent dat 25% van de automobilisten opeens een andere bestemming zou hebben puur omdat de ontsluiting is veranderd. Dat is onwaarschijnlijk.

Voor de gegevens op pagina 6 is onduidelijk welke bronnen zijn gebruikt en of er een correctie heeft plaatsgevonden voor de ontwikkelingen sinds eventueel verrichte metingen. Voor zover er sprake is van de meting gedaan tussen 29 juni en 11 juli 2022 geldt dat deze niet op een representatief moment heeft plaatsgevonden en dat er sindsdien gebouwd is aan o.a. Parc Alcazar.

Op pagina 6 wordt ingegaan op de fietsintensiteit. Daarvoor is gebruik gemaakt van de telling die is gehouden tussen 29 juni en 11 juli 2022. Dit is een niet representatieve periode. De eindexamens waren al geweest en een deel van bewoners was op vakantie in het voorseizoen.

De rol van de Hofstede in het verbindend fietsnetwerk is genegeerd. Daarbij is de fietsintensiteit met 1% opgehoogd vanaf 2022 door Graaff Traffic. Dit terwijl uit de Mobiliteitsmonitor van het Kennisinstituut voor Mobiliteit blijkt dat alleen tussen 2022 en 2023 al sprake was van een landelijke toename van 5%. Uit de monitorblijk dat in 2029 het fietsgebruik 11% hoger zal zijn dan in 2023.[4] Waar de 1% ophoging per jaar van de Graaff Traffic op gebaseerd is blijkt nergens uit. Ook is er geen acht geslagen op dat in de Hoeksche Waard het brom- en snorfiets bezit opvallend is gestegen sinds 2023.[5]

Op pagina 7 wordt aangeraden om de Rustenburgstraat en Groeneweg als gebiedsontsluitingswegen met een snelheid van 30 kilometer per uur uit te voeren. In het advies is niet vermeld dat in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit reeds deze wens al is opgenomen. Inclusief het aanbrengen van snelheidsremmers.

Op pagina 7 staat: *"Op een deel van de Hofstede ontbreekt een trottoir".* Dit is onjuist, zowel bij het deel van de Hofstede aangesloten op de Groeneweg (de route naar de bushalte en de enige ontsluiting van de wijk) als bij de speeltuin ontbreekt een trottoir. Het trottoir ontbreekt dus bij meerdere delen van de Hofstede. Nagelaten wordt om te vermelden dat het ontbreken van een trottoir strijdig is met het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit en de CROW-richtlijnen. De afwezigheid van een trottoir lijkt een erfconstructie te suggereren. Bij een erfconstructie is het onwenselijk om meer dan 1000 gemotoriseerde bewegingen af te wikkelen. Volgens de tabel op pagina 6 van het onderzoek zou het aantal autobewegingen alleen al over 1150 komen. Met een

[4] https://fietsberaad.nl/Kennisbank/Kerncijfers-Mobiliteit-2024-Fietsgebruik-blijft-st

[5] Dit blijkt uit het achtergrondrapport bij het [redacted].officiele-overheidspublicaties.nl/externebijlagen/exb-2025-7858/1/bijlage/exb-2025-7858.pdf

correctie voor de sociale huurwoningen (die nog niet zijn meegenomen in dat getal) wordt de overschrijding nog forser. In het advies is verzuimd om dit te melden.

Er wordt geconstateerd dat: *"Een etmaalintensiteit van 4000 voertuigen (tabel 7) is vanwege het medegebruik van de rijbaan door voetgangers hoog."* Nagelaten is te constateren dat een deel van de Groeneweg ook een trottoir mist. Het gaat dan om het stuk dat in tabel 5 wordt aangeduid als Groeneweg (west van Hofstede). Volgens het advies is hier juist sprake van 4000 bewegingen als fase 2 ontsluit via de Hofstede. De link tussen de beide constateringen wordt niet gelegd. Dat is zorgelijk te meer nu bij deze 4000 bewegingen nog geen rekening is gehouden met de verkeersgeneratie door de 36 sociale huurappartementen van BAUH. Geconcludeerd had dus moeten worden dat de norm van 4000 gepasseerd wordt met ten minste 100, maar mogelijk meer bewegingen, waardoor zonder de aanleg van een trottoir de Groeneweg te onveilig wordt bij een ontsluiting via de Hofstede. Bij een correctie van de cijfers blijkt het contrast nog groter, dus voor de veiligheid van voetgangers op de Groeneweg zou een ontsluiting via de Rustenburgstraat de voorkeur behoren te hebben.

Op pagina 8 staat de constatering. *"Daarnaast is het aantal voetgangers beperkt."* Deze constatering wordt niet met een berekening onderbouwd of gekwantificeerd. De ervaringen, gezien de zienswijzen en het achtergrondrapport bij het Mobiliteitsplan Hoeksche Waard, schetsen een ander beeld. Ook wordt genegeerd dat er in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit ook inrichtingsprincipes zijn opgenomen voor de route naar een bushalte.[6]

Goed toegankelijk openbaar vervoer bestaat volgens het CROW uit de volgende aspecten:

• *De route naar de halte moet* toegankelijk zijn (o.a. geleidelijnen, veilige oversteeklocaties);

Op pagina 8 wordt niet vermeld wat voor voetgangers gebruik maken van de bushalte en daarom over de Hofstede en Groeneweg lopen. In het achtergrondrapport (pagina 18) bij het Mobiliteitsplan Hoeksche Waard staat dat veel kinderen gebruik maken van de bussen om naar school te gaan. We hebben het hier dus over kwetsbare weggebruikers waarbij de situatie bij een ontsluiting via de Hofstede niet aan de richtlijn voldoet.

Waarbij geldt dat om de bushalte richting Rotterdam en Oud-Beijerland te bereiken de scholieren en andere gebruikers van het OV eerst de (te) drukke Groeneweg over moeten steken en dan nog een keer de Rustenburgstraat/Blaaksedijk bij het kruispunt met de Groeneweg oversteken. Als zij terugkomen moeten ze alleen de (te) drukke Groeneweg oversteken.

In het advies ontbreekt dus de constatering dat een ontsluiting via de Rustenburgstraat de druk op de Groeneweg verlaagt ten opzichte van een ontsluiting via de Hofstede en dat dit gezien de aangehaalde richtlijnen en de feitelijke situatie verkeersveiliger zou zijn.

Op pagina 8 wordt uiteengezet dat er met het programma OMNI-x de doorstroming en de verkeersveiligheid van de diverse alternatieven is onderzocht. Hier blijken de gebruikte gegevens inconsistent te zijn. Waar op pagina 5 al het verkeer in zuidelijke richting ging, gaat nu 15% naar Puttershoek. Dat betekent dat ten minste een deel nu wel de Rustenburgstraat ten noorden van de ontsluiting zal gebruiken en op pagina 6 ging nog 45% van het verkeer de Groeneweg op. Ongeacht welk cijfer juist is, de input in het model is dus inconsistent met de gegevens op de eerdere pagina's.

---

[6] https://openpdc.gemeentehw.nl/wp-content/uploads/2025/11/Uitvoeringsprogramma-Mobiliteitsplan-Hoeksche-Waard-definitief.pdf, pagina 47.

Verder blijkt uit de bijlage bij het onderzoek dat er met onjuiste gegevens in het model is gewerkt. Hierdoor zijn de uitslagen op pagina 9 onbetrouwbaar. In de bijlage is namelijk zichtbaar dat er niet met een stopbord maar met een voorrangskruising met haaientanden is gewerkt in het model. Dit terwijl er een stopbord staat, hetgeen elders in het advies notabene genoemd wordt. Daarbij blijkt uit de bijlage dat input gegevens van april 2024 zijn. Het is niet inzichtelijk gemaakt welke ruimtelijke ontwikkelingen hierbij zijn gebruikt en welke meetmomenten zijn gebruikt en of er correctie voor 2026 heeft plaatsgevonden. Hiermee is de gebruikte methode onvoldoende controleerbaar.

Pagina 10 is mogelijk wel het sterkste aanknopingspunt dat het onderzoek ondeugdelijk is.

Gesteld wordt dat het kruispunt Groeneweg/Blaaksedijk/Rustenburgstraat/Postweg niet een structureel onveilig kruispunt is. *"Er is geen sprake van een structurele onveilige situatie"*. Een pagina later wordt maar niet uitgesproken of het kruispunt voldoet aan de CROW-richtlijnen. Vermoedelijk omdat dit niet het geval zal zijn. Wel staat er: *"Op de aansluiting Groeneweg-Blaaksedijk is het zicht beperkt waardoor er STOP-borden zijn geplaatst."* Hier lijkt dus sprake van een tegenstrijdigheid. *Er wordt ook geschreven: "Op het kruispunt Rustenburgstraat-Groeneweg heeft 1 letsel ongeval plaatsgevonden."* Dit klinkt als een understatement nu er iemand zwaar gewond met een traumahelikopter is afgevoerd en er vermoedelijk ook een tweede gewonde was.[7] Waar in het milieueffectrapport van Sweco bij het bestemmingsplan Bedrijventerrein Puttershoek expliciet wordt geschreven dat de ongevallen bij de kruising Groeneweg, Postweg, Blaaksedijk, Rustenburgstraat in het oog springen. In de verkeersvisie van de Gemeente Binnenmaas werden ook vier locaties genoemd met relatief veel ongevallen/slachtoffers, deze kruising is één van deze vier locaties. In die verkeersvisie wordt de kruising expliciet een onveilig wegvak genoemd, met het doel om dit wegvak aan te pakken. De constatering dat omdat er nu slechts één geregistreerd letsel ongeval in 3 jaar tijd is geweest en dus geen sprake is van een structurele onveilige situatie geeft blijk van een te beperkt onderzoek.

Op pagina 11 wordt terecht geconstateerd dat het zicht beperkt is op de aansluiting van de Groeneweg op de Rustenburgstraat/Blaaksedijk. Het blijft echter bij deze constatering, welk effect dat op de keuze van de ontsluiting zou moeten hebben wordt niet benoemd. Een belangrijk argument tegen een ontsluiting via de Hofstede wordt zo volledig genegeerd.

Op pagina 11 wordt geconstateerd dat het percentage vrachtverkeer op de Groeneweg veel lager is dan op de Rustenburgstraat. Hier ontbreekt enerzijds cijfermatige onderbouwing, want er geldt een verbod voor vrachtverkeer, maar dat wordt niet gehandhaafd. Anderzijds wordt wederom genegeerd dat in de toekomst de Rustenburgstraat nagenoeg vrachtwagenverkeer vrij zal worden. Op het eerdere plan heb ik ook deze kritiek geuit. Ik moet helaas mijzelf nu herhalen.

In 2018 is een bestemmingsplan Bedrijventerrein Puttershoek voor een nieuw bedrijventerrein s vastgesteld. In dit plan is ervoor gekozen, om de verkeersdruk op de Rustenburgstraat te laten verminderen. Terwijl n de oude situatie dit niet geregeld was. Dit is gedaan door te kiezen voor een nieuwe ontsluiting van het terrein naar de Blaaksedijk. Graag citeer ik het bij het plan horende milieueffectrapport: *"Tot slot wordt de verkeersoverlast verminderd door een nieuwe ontsluitingsweg aan te leggen tussen het bedrijventerrein en de Polderweg/N217. Hierdoor zal vooral de verkeersdrukte en overlast door vrachtverkeer op de Rustenburgstraat verminderen."* Deze passage wordt later in het rapport herhaald. Een tweede citaat uit hetzelfde rapport: *"De vergelijking ten opzichte van de*

[7] https://mediatv.nl/nieuws/nieuws/28785/zwaargewonde-na-aanrijding-met-twee-autos-rustenburgstraat-puttershoek en https://112-rijnmond.nl/zwaargewonde-bij-verkeersongeval-voertuigen-eindigen-in-renbaan-voor-paarden-rustenburgstraat-puttershoek/

autonome 23 ontwikkeling geeft een ander beeld. Door de aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg worden de kleinere lokale wegen aanzienlijk ontlast doordat het verkeer de route via de nieuwe ontsluitingsweg en de Polderweg neemt. De effecten op doorstroming/verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid zijn daarom positief beoordeeld. Ook de gevolgen voor langzaam verkeer zijn beperkt positief beoordeeld omdat de lokale wegen, zoals de Rustenburgstraat worden ontlast en op het bedrijventerrein een vrijliggend fietspad wordt aangelegd." Dat ook voor de huidige bedrijven een afname van verkeer over de Rustenburgstraat wordt verwacht, blijkt uit hetzelfde rapport: "Voor de ontsluiting van het bedrijventerrein zal een nieuwe ontsluitingsweg worden aangelegd (zie grijze stippellijn in figuur 4.11). Deze nieuwe ontsluitingsweg zorgt er voor dat het (vracht)verkeer van en naar het bedrijventerrein (inclusief de huidige bedrijven) in de toekomst niet meer over de Rustenburgstraat hoeft." Ik heb de onderstreping aangebracht. Met de huidige bedrijven wordt Cosun Beet en Intertaste bedoeld. Dat blijkt namelijk op dezelfde pagina van het rapport: *"Door een aansluiting op het Weverseinde wordt ervoor gezorgd dat het verkeer van en naar de specialiteitenfabriek en het distributiecentrum ook over de nieuwe weg kan gaan."* Verder treffen we in het rapport aan: *"Op de Rustenburgerstraat worden maatregelen getroffen om het vrachtverkeer te weren, bijvoorbeeld door het instellen van een vrachtwagenverbod met uitzondering voor bestemmingsverkeer."* Gezien de paragraaf Verkeer in het bestemmingsplan Bedrijventerrein Puttershoek en hetgeen in het milieueffectrapport bij dit plan staat is het waarschijnlijk dat er in de toekomst bijna geen vrachtverkeer meer over de Rustenburgstraat zal worden geleid. Aan dit bestemmingsplan wordt momenteel gevolg gegeven. De panden op het terrein worden gebouwd en de nieuwe weg is al grotendeels aangelegd. De grote afname, waarschijnlijk bijna totale afname van vrachtverkeer op de Rustenburgstraat is niet meegenomen in het verkeerskundig onderzoek voor Rustenburg fase II dat dit ontbrak bij het eerste advies is erg, maar dat het na mijn zienswijze nog genegeerd wordt wekt de schijn op dat dit opzettelijk door de adviseur genegeerd wordt.

Pagina 12 van het advies van de Graaff Traffic bevat de aanname dat voor 75 woningen in het project geldt dat deze zullen afwikkelen via de zijde van de Hofstede zonder speeltuin. Deze aanname wordt niet onderbouwd. De 36 sociale huurwoningen worden hierbij weer genegeerd. Ook is er geen oog voor de hoge parkeerdruk in de Hofstede en met name in het deel van de Hofstede zonder speeltuin. Er is geen parkeerdrukmeting overgelegd. De parkeerdruk leidt tot de situatie dat er regelmatig fout geparkeerd wordt, waarop sporadisch gehandhaafd wordt. Dit zorgt ervoor dat auto's als obstakels op de rijbaan staan aan die zijde waardoor de zijde van de speeltuin toch gebruikt zal worden omdat deze gemakkelijker rijdt.

Voor de verkeersintensiteit van de speeltuin lijkt slechts rekening gehouden met de aanwezige en geplande twee onder één-kap-woningen. Al het andere verkeer lijkt niet te zijn meegenomen. Dat terwijl er nog een blok rijwoningen grenst aan de speeltuin. Evenmin is meegenomen dat een groot deel van de parkeervakken in de wijk zich net na dit blok bevindt. Net als de enige laadpaal in de wijk. Waardoor er meer bewegingen rond de speeltuin zijn dan dat met bureaustudie op het eerste gezicht verwacht zou mogen worden.

Pagina 12 bevat daarnaast de volgende zin "*Uit het ongevallenbeeld (afbeelding 11) blijk dat de verkeerssituatie rondom het speeltuintje verkeersveilig is*." Het ergste aan deze zin zou moeten zijn dat de speeltuin, opeens wordt gereduceerd tot een speeltuintje. Maar helaas is de inhoud nog erger dan de vorm. In het advies staat dus dat omdat er geen ongevallen zijn geweest, het verkeersveilig is. Oftewel, omdat er nog geen kind gewond is geraakt is het veilig. Dit is een volstrekt absurde redenatie. Verwacht had mogen worden dat er zou zijn ingegaan op de richtlijnen en normen van het CROW die ik heb aangehaald in mijn zienswijze waaruit evident blijkt dat er inrichtingsfouten zijn gemaakt. De redenatie in het advies maakt dat ook gesteld kan worden dat de A29 is veilig voor voetgangers, er is tenslotte de afgelopen tien jaar geen voetganger aangereden.[8] Dat er nog niets is gebeurd, maakt niet dat een situatie veilig is. Het betekent dat we als ouders veel geluk hebben gehad.

Pagina 12 suggereert dat er sprake is van een subjectief gevoel van onveiligheid, terwijl er aangevoerd is dat de situatie niet voldoet aan de geldende richtlijnen.

Pagina 13 stelt dat de situatie nog verbeterd kan worden, *"verminderen tussen auto's door oversteken."* Opgenomen had moeten worden wat de huidige situatie is. Kinderen moeten een groot stuk over de weg moeten lopen en daarbij op woensdagen achter prullenbakken vandaan de weg op moeten stappen, of tussen auto's vandaan schieten naar de speeltuin. En dat dit niet correct is gezien de CROW-normen en dat hiervoor eerder al actie ondernomen had moeten worden.

Er wordt verder op pagina 13 geconstateerd dat *"Door dit hoogteverschil zal de aansluiting onder een helling plaatsvinden zoals vergelijkbaar bij de aansluiting Rustenburgstraat/Groeneweg."* En verder: "*Bij een nieuwe aansluiting van Rustenburgfase II zal het zicht voor autoverkeer komend vanuit het plangebied beperkt zijn door de helling en vormt hiermee een risicofactor voor de verkeersveiligheid."* Er wordt dus benoemd dat het zicht bij een dergelijke helling een risicofactor is. Dit risico geldt dan evengoed bij de aansluiting Rustenburgstraat/Groeneweg. Waarbij 70% van het verkeer (volgens pagina 5 van het advies) deze aansluiting Rustenburg/Groeneweg gebruikt. Mogelijk ligt dit percentage nog hoger gezien pagina 8 van het advies, waarbij aangenomen kan worden dat tot wel 85% van het verkeer deze route volgt. Dus bijna al het verkeer gaat eenzelfde helling op. Maar voor de Rustenburg/Groeneweg is eerder in het advies van de Graaff Traffic geconstateerd dat het zicht beperkt was. Bij de aansluiting van de Groeneweg op het kruispunt Rustenburgstraat / Groeneweg / Postweg /Blaaksedijk is verbetering zeer moeilijk, maar bij Rustenburg fase 2 is er nog de kans het zicht in ieder geval beter te maken dan het nu is bij de Groeneweg. De stelling dat het zicht te slecht is, om vervolgens hetzelfde verkeer dus maar te leiden via een helling met nog slechter zicht is niet steekhoudend.

Positieve effecten van een ontsluiting op de Rustenburgstraat zijn volkomen genegeerd terwijl deze er wel degelijk zijn. Zoals ook blijkt uit het onderzoek van SOAB WURX dat ik u bij deze brief aanbiedt.

Pagina 14 van het rapport van de Graaff Traffic gaat in op de ongevalskans bij een talud. Deze kans is dus niet per se anders dan op de drukkere Groeneweg. Hierbij is aangesloten op de CROW-richtlijnen voor erftoegangswegen, buiten de bouwde kom met een maximumsnelheid van 60 kilometer per uur. Bij de ontsluiting zal gezien het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsplan Hoeksche Waard evenwel een snelheid van 30 kilometer per uur gelden. Een correctie voor deze lagere snelheid en dat er sprake is van een aansluiting binnen de bebouwde kom ontbreekt

[8] Terwijl er wel ooit voetgangers op liepen: https://www.ad.nl/rotterdam/dames-wandelen-doodleuk-de-a29-op~aa95ead7/

geheel. Vervolgaannames missen daardoor een basis. Daarbij zou bij een eerlijke vergelijking tussen de opties een correctie moeten worden aangebracht voor het ongevalsrisico bij de ontsluiting via de Groeneweg waarbij ook een helling speelt. Door de kans gelijk te stellen aan een aansluiting op maaiveld vindt er een onjuiste vergelijking plaats, de Groeneweg is ook voor het meeste verkeer geen maaiveld aansluiting.

Pagina 14 bevat verder de conclusie *"Daarmee zijn de er grote ruimtelijke consequenties voor de bestaande bebouwing aan de Rustenburgstraat en het plangebied Rustenburg fase II"*. Doordat er geen correctie is geweest voor de snelheid en situatie is het talud onnodig groot gemaakt. Daarbij wordt niet inzichtelijk gemaakt welke bestaande bebouwing ruimtelijke consequenties zou ondervinden en waarom. Waarbij sowieso geldt dat een dergelijk groot project sowieso een ruimtelijke impact heeft. Binnen het plan gebied, zeker met de uitbreiding door het BAUH-project zouden toch verschillende alternatieven haalbaar moeten zijn om de impact van een ontsluiting op het project niet onevenredig te laten zijn. Er is slechts één scenario uitgewerkt, zo ongunstig mogelijk zodat het effect zo negatief mogelijk zou zijn. Behalve dat het onfair is naar de bewoners van de Hofstede, is het onzorgvuldig.

Pagina 15 bevat de constatering dat er op de Rustenburgstraat qua V85 53 kilometer per uur wordt gereden, net een kilometer lager dan de Groeneweg. Enige duiding waarom deze snelheid wordt gereden ontbreekt.

Dat de Groeneweg veel drukker is qua auto- en fietsverkeer en qua voetgangers wordt buiten beschouwing gelaten, maar de (enkele) geparkeerde auto's op de Rustenburgstraat worden dan wel genoemd. Terwijl deze doorgaans niet op de weg staan, maar op eigen terrein naast de weg.

De constatering op pagina 15 dat het vrachtwagenverkeer zal afnemen op de Rustenburgstraat doet geen recht aan het plan om bijna al het vrachtwagen verkeer te weren van deze straat. Zeker niet nu daarvoor eerst het vrachtwagenverkeer in verband wordt gebracht met de verkeersveiligheid. Dat de huidige hoeveelheid vrachtverkeer eigenlijk irrelevant is gezien de plannen wordt juist niet benoemd.

Op pagina 8 staat dat 70% van het verkeer naar de Heinenoordtunnel gaat, 15% naar de Kiltunnel en 15% naar Puttershoekcentrum. Op pagina 16 staat dat 70% van het verkeer de Blaaksedijk op zal gaan. Het verkeer naar de Kiltunnel zou spontaan dus allemaal de Groeneweg opgaan, terwijl, zeker als de Groeneweg een dertig weg wordt zoals is voorgenomen, de snelste route via de Blaaksedijk en de N217 is. Hier is dus weer sprake van een inconsistentie en onvolledigheid.

Op pagina 16 staat tabel 21, deze bevat onjuiste cijfers. Zo zou de nieuwe wijk, bij een ontsluiting via de Hofstede, nooit gebruik maken van de Rustenburgstraat. Dat is volstrekt ongeloofwaardig. Er staan verkeersintensiteiten in van 3.5502.400 zonder de uitbreiding. Dat is evident onjuist. Bij de ontsluiting via de Rustenburgstraat zouden de bewegingen in de Hofstede gelijk blijven, terwijl de 10 twee onder-een-kappers deze ontsluiting zouden gebruiken. Deze twee onder één kappers zouden volgens de tabel in het advies de ontsluiting op de Rustenburgstraat gebruiken terwijl dat dit volgens de plannen feitelijk onmogelijk is en zelfs eerder in het advies is aangegeven dat dit verkeer langs de speeltuin zal rijden. Een correctie voor de sociale huurwoningen ontbreekt ook wederom.

Op pagina 16 wordt de maximale helling van het talud voor veilige afwikkeling wederom gebaseerd op een hogere snelheid dan dat er zou gelden. Ook ontbreekt de constatering dat 70 tot 85% van het verkeer anders als nog afgewikkeld wordt op de Rustenburgstraat/Blaaksedijk met een vergelijkbare helling met slechter zicht.

In de conclusie worden voordelen van een ontsluiting via de Rustenburgstraat volkomen genegeerd.

De stelling dat op kruispunten meer ongevallen plaatsvinden in onvolledig. Aansluitingen kunnen namelijk ook juist een remmend effect hebben. Zeker als er anders een lang onderbroken wegvlak ontstaat. Zo'n ononderbroken wegvlak nodigt uit tot harder rijden. Een 'natuurlijke' onderbreking past juist bij een dertig weg, die de Rustenburgstraat zal worden.

Voorts bevat pagina 17 de volgende constatering: "*Een aansluiting op de Hofstede voor het autoverkeer ligt dan ook meer voor de hand (de intensiteit op de Rustenburgstraat is lager en er is geen sprake van een eventueel zichtprobleem met een halterende bus voor in- en uitrijdend verkeer vanuit de nieuwe ontsluitingsweg op de Rustenburgstraat). Daarnaast vormen de hellingshoek van een directe aansluiting op de Rustenburgstraat (beperkt zicht) , het parkeren op de rijbaan en de kans op kantelongevallen op de Rustenburgstraat samen een grotere verkeersveiligheidsrisico dan een aansluiting op de Hofstede/Groeneweg.*"

Er wordt dus voor gekozen voor een ontsluiting via een route met een hogere intensiteit, waarbij grotere zichtproblemen gelden voor een groot deel van het verkeer. Dit op basis van een bushalte die nog niet verplaatst is. Alsof bij een verplaatsing geen rekening met zichtlijnen gehouden zou kunnen worden. Ook dat wekt de schijn van vooringenomenheid.

Zonder een nieuwe ontsluiting zijn fietsers even goed gedwongen dezelfde helling op te fietsen bij de Groeneweg. Voor de andere bestemmingen hebben zij alternatieven. De stelling op pagina 18 dat er gekozen moet worden voor een acceptabel hellingspercentage voor fietsers mist daarom feitelijke basis. Volstaan kan worden met een voor autoverkeer acceptabele hellingshoek, waarbij ook rekening dient te worden gehouden met een snelheid die de helft lager is.

De stelling op pagina 18 dat slechts 10 extra woningen ontsloten worden via de route langs de speeltuin is feitelijk onjuist en onvoldoende onderbouwd.

Resumerend, het onderzoek van de Graaff Traffic is onvoldoende zorgvuldig tot stand gekomen, inhoud incompleet, niet inzichtelijk en evemin concludent.

5. Het haalbare alternatief

Eerder schreef ik u al dat ik in kansen wil denken. Het schrijven van 10 pagina's waarin ik allerlei gebreken constateer en aantoon dat het verkeerskundig advies van de Graaff Traffic niet voldoet aan de vereiste zorgvuldigheid kan het gevoel geven dat ik vooral in afbreken denk. Ik wil niet alle feitelijke basis voor een discussie over de optimale ontsluiting wegslaan. Daarom biedt ik u hierbij een advies aan van het verkeerskundig deskundige bureau SOAB WURX B.V.

Bij dit alternatieve onderzoek is acht geslagen op de stukken die uw raad en college hebben vastgesteld en de CROW-richtlijnen. Zo staat in het achtergrond rapport bij het door u vastgestelde Mobiliteitsplan:

"De ervaren hinder op bebouwde dijkwegen is groot en om de verkeersveiligheid een nieuwe boost te geven willen we het rijgedrag en de drukte op bebouwde dijken verbeteren. Daarvoor is een duidelijk overgang en komgrens gewenst en een bijpassende weginrichting waardoor automobilisten van nature zich zoveel mogelijk aan de limiet houden en rustiger rijden dan ze nu doen."

Uit dit onderzoek van SOAB WURX blijkt dat een uitweg juist de natuurlijke manier is om te zorgen dat de Rustenburgstraat geen racebaan wordt. Nu voelt het als een stuk buiten de bebouwde kom, bij het op heffen van de bestaande uitwegen zou dat alleen nog maar meer zo gaan voelen. Door de ontsluiting(en) van de Heeren van Rustenburg fase 2 aan te brengen op de Rustenburgstraat wordt de Rustenburgstraat niet langer een stuk weg dat slechts binnen de bebouwde kom ligt, maar straks ook zo aanvoelt. Een ontsluiting via de Rustenburgstraat zorgt er voor dat "De dijk op, gas eraf" straks ook hier logisch opgaat. Tegelijkertijd is het conform Mobiliteitsplan en bijbehorende uitvoeringsprogramma, ook omdat we zo juist de kwetsbare voetgangers in de Hofstede beschermen. De scholieren die zonder stoep naar de bus moeten lopen, de kinderen bij de speeltuin waar de verkeerskundige inrichting niet klopt en de bewoners van Adullam. De lichamelijke en/of geestelijk gehandicapten bewoners van Adullam lopen vaak door onze straat. Iets dat nu relatief veilig kan, laten we hen dat niet ontnemen.

Een ontsluiting via de Rustenburgstraat helpt niet alleen de bewoners van de Hofstede, ook van buiten de Hofstede komen kinderen naar de speeltuin. We zijn een belangrijke schakel in het fietsnetwerk. De Hofstede ontzien is dus veel meer dan kiezen voor de belangen van een paar bewoners. De Rustenburgstraat krijgt daarbij niet de rekening, maar juist de impuls die past bij het vrachtwagenverkeer vrij maken van deze dijk en het verlagen van de snelheid op deze racebaan. In plaats van meer druk op de Groeneweg zorgen we dat verkeer op een andere plek de dijk op gaat en daarna met een beter zicht bij één van de gevaarlijkste kruispunten van ons dorp aankomt.

6. Conclusie

In deze lijvige brief ben ik ingegaan op het verkeerskundig onderzoek. Het spijt mij dat ik niet eerder uw deze brief heb kunnen sturen. Maar zoals ik ook al in mijn brief van 6 mei 2026 schreef had ik niet de beschikking over het onderzoek van de Graaf Traffic, laat staan van SOAB WURX B.V. Tijdens de participatie wilde de gemeente het onderzoek van de Graaf Traffic helaas niet delen en voor de behandeling van de raad stond het pas heel laat bij de stukken.

Voor u heb ik geschetst welke wettelijke taak u heeft ten aanzien van het gebruik van adviezen om een beslissing op te kunnen baseren. Voordat u steunt op een advies dient u te bepalen of het advies naar wijze van totstandkoming zorgvuldig en naar inhoud compleet, inzichtelijk en concludent is. In deze brief heb ik aangetoond dat er aan geen van deze vier eisen is voldaan. Hiermee is het advies ongeschikt om gebruikt te worden voor de afweging van belangen en ongeschikt om een besluit mee te motiveren.

Kort heb ik aangestipt dat de nota van beantwoording onjuist is. Hierbij heb ik slechts één paragraaf aangehaald, maar uit het bovenstaande volgt dat de nota van beantwoording verdere correctie behoeft.

Naast het benoemen waarom het onderzoek van de Graaff Traffic ondeugdelijk was heb ik u bij deze brief een advies van een ander verkeerskundig adviesbureau aangeboden.

In het onderzoek van SOAB WURX B.V. wordt aangesloten bij uw eigen (beleids)stukken zodat het op dit vlak consistent is met het gevoerde beleid. Weliswaar had de scope van dit onderzoek ook breder gekund, bijvoorbeeld door een uitgebreide verkenning van de optie Nassaulaan. Dat is inderdaad een onvolledigheid, in het onderzoek van de Graaf Traffic ontbreekt dat ook. De tijd dit onderzoek door SOAB WURX uit te laten voeren was helaas beperkt doordat de stukken zo laat beschikbaar kwamen. Daarom is de uitvraag beperkt tot de twee opties, Rustenburgstraat en Hofstede. Met het verzoek deze te vergelijken en te adviseren welke ontsluiting het meest wenselijk is voor de verkeersveiligheid. De wijze van totstandkoming is transparant en gebaseerd op feiten. De heer [redacted] van SOAB WURX heeft een schouw afgenomen, niet slechts rond de speeltuin, maar van alle relevante plaatsen in het gebied. De inhoud is compleet en de alternatieven zijn inzichtelijk gemaakt en de conclusie wordt gedragen door de feitelijke constateringen samen met de CROW-richtlijnen en uw eigen beleid.

Uit het onderzoek van SOAB blijkt dat een ontsluiting via de Rustenburgstraat gunstig is voor de Hofstede en de Rustenburgstraat.

Graag ga ik met u tijdens de buurtparticipatie het gesprek aan en ik ben natuurlijk bereid op 12 mei 2026 eventuele vragen te beantwoorden.

Met vriendelijke groet,



Toelichting grondslagen

In dit document kunt u secties vinden die onleesbaar zijn gemaakt. Deze informatie is achterwege gelaten op basis van de Wet open overheid (Woo). De letter die hierbij is vermeld correspondeert met de bijbehorende grondslag in onderstaand overzicht.

J Art. 5.1 lid 2 sub e

Het belang van de openbaarmaking van deze informatie weegt niet op tegen het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer van betrokkenen