

Nota beantwoording Zienswijzen/Inspraak op het voorontwerpbestemmingsplan De Groote Wielen en Verslag Inloopavond van 27 januari 2010 – vastgesteld op 28 september 2010

Inhoudsopgave

1.	De procedure	3
2.	Inloopavond	5
3.	Samenvatting ingekomen zienswijzen en beoordeling zienswijzen	7
3.1	A. Reactieformulieren	8
3.2	B. Zienswijzen met betrekking tot voorgenomen afsluiting Vlietdijk	15
3.3	C. Overige zienswijzen	41
3.4	D. Brieven / emails overig (geen zienswijzen)	51

Bijlage: Overzicht van indieners zienswijzen

1. De procedure

Ter uitvoering van de inspraakverordening is gelegenheid geboden voor inspraak. In dat kader heeft het voorontwerp bestemmingsplan met ingang van 25 januari 2010 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Tijdens deze periode heeft iedereen de mogelijkheid gekregen om schriftelijk of mondeling een zienswijze kenbaar te maken. Op woensdag 27 januari 2010 is een inloopavond voor informatie en inspraak gehouden. Van het vorenstaande is melding gemaakt in een publicatie in De Bossche Omroep van 24 januari 2010. De publicatie is tevens op 24 januari 2010 op de gemeentelijke website geplaatst.

Er zijn schriftelijk (tijdens de inloopavond) zienswijzen kenbaar gemaakt. De ingebrachte zienswijzen zijn hierna samengevat en voorzien van een reactie. Voor de volledigheid wordt hierbij vermeld, dat de volledige zienswijzen, zoals deze zijn ingediend betrokken zijn bij de opstelling van de reactie van de gemeentebesturen en alle zienswijzen, zoals deze zijn ingediend ter inzage liggen voor de raad in het kader van de (verdere) besluitvorming.

2. Inloopavond

Verslag van inloopavond voor informatie en inspraak voorontwerp bestemmingsplan De Grootte Wielen

27 januari 2010, 7.30 uur – 21.30 uur

Multifunctioneel Centrum Windkracht 5, Deltalaan 140 te Rosmalen

Aanwezig namens de gemeente 's-Hertogenbosch:

- De heer C. van de Kreeke, projectmanager De Grootte Wielen
- Mevrouw M. Lankester, stedenbouwkundige afdeling Ruimtelijke Ordening en Stedenbouw
- De heer D. van Santbergen, stedenbouwkundig assistent afdeling Ruimtelijke Ordening en Stedenbouw
- De heer B. Tjiam, jurist afdeling Ruimtelijke Ordening en Stedenbouw
- Mevrouw M. Clemenkowff, medewerker Informatiecentrum De Grootte Wielen
- Mevrouw S. Jansen, medewerker Informatiecentrum De Grootte Wielen

Aantal belangstellenden: ongeveer 40.

In de zaal van Windkracht 5 zijn de zes kaarten, waaruit de verbeelding van het voorontwerp bestemmingsplan bestaat, en de kaart met het stedenbouwkundig plan opgesteld. De mogelijkheid wordt geboden van gedachten te wisselen met de aanwezige vertegenwoordigers van de gemeente. Daarbij worden alle vragen zo goed mogelijk beantwoord. Tijdens de bijeenkomst kunnen schriftelijk zienswijzen worden ingediend. Voor dat doel zijn reactieformulieren neergelegd in de zaal.

Tijdens de inloopavond zijn door de belangstellenden vragen gesteld. De vragen zijn in twee categorieën te verdelen:

1. Vragen over het bestemmingsplan
2. Vragen over de aanleg en de planning van de openbare ruimte

De belangstellenden wilden onder andere weten waarin het voorontwerp bestemmingsplan verschilt van het geldende bestemmingsplan, wat de verschillende aanduidingen op de verbeelding (= plankaart) betekenen en of het voorontwerp bestemmingsplan voorziet in uitbreidingsmogelijkheden van de reeds gebouwde woningen.

De belangstellenden wilden ook informatie over de aanleg en planning van de openbare ruimte van De Grootte Wielen, met name in hun straat en de omliggende straten. Zo is er informatie verstrekt over de aanleg en planning van de koppelbeken in Broekland en de Grootte Wielenplas.

3. Samenvatting ingekomen zienswijzen en beoordeling zienswijzen

Naar aanleiding van de terinzagelegging van het voorontwerp bestemmingsplan “De Groote Wielen” zijn 317 brieven / emails ontvangen. Hiervan zijn 312 brieven / emails aangemerkt als een zienswijze.

De ingekomen 312 zienswijzen zijn onder te verdelen in de volgende categorieën:

- A. Van de 7 reactieformulieren, die tijdens de inloopavond van 27 januari 2010 zijn ingevuld en ingeleverd, hebben 4 formulieren geheel of gedeeltelijk betrekking op het voorontwerp bestemmingsplan. Deze 4 reactieformulieren zijn dan ook aangemerkt als een zienswijze. Van de 4 zienswijzen hebben 2 ervan betrekking op de voorgenomen afsluiting van het zuidelijk deel van de Vlietdijk. De overige 3 reactieformulieren hebben betrekking op de uitvoering van het bestemmingsplan. Voor zover de vragen en opmerkingen uit de reactieformulieren betrekking hebben op de uitvoering van het bestemmingsplan, zijn die reeds beantwoord door medewerkers. In deze nota zal dan ook niet meer worden ingegaan op die vragen en opmerkingen over de uitvoering van het bestemmingsplan.
- B. 302 zienswijzen hebben betrekking op de voorgenomen afsluiting van het zuidelijk deel van de Vlietdijk. Van de 302 zienswijzen zijn 254 zienswijzen een “modelbrief” (die door een bewoner van De Groote Wielen is opgesteld en gezonden aan andere bewoners), zijn 40 zienswijzen een “modelbrief” met diverse aanvullingen en 8 zienswijzen een aparte brief. Uit efficiency-overwegingen worden zowel de modelbrief als de modelbrief met diverse aanvullingen over de voorgenomen afsluiting van het zuidelijk deel van de Vlietdijk gezamenlijk beoordeeld en niet afzonderlijk. De overige brieven over de voorgenomen afsluiting van het zuidelijk deel van de Vlietdijk worden afzonderlijk beoordeeld omdat die afwijken van zowel de modelbrief als de modelbrief met diverse aanvullingen.
- C. De overige 6 zienswijzen hebben betrekking op andere onderwerpen dan de afsluiting van het zuidelijk deel van de Vlietdijk.

Behalve de 312 zienswijzen en 3 reactieformulieren, die niet aangemerkt zijn als zienswijze, zijn ook 2 brieven / emails ontvangen. Deze twee brieven / emails, die betrekking hebben op de voorgenomen afsluiting van het zuidelijk deel van de Vlietdijk, zijn na afloop van de termijn van terinzagelegging ontvangen. Voor de volledigheid is de samenvatting en beantwoording van de beide brieven / emails opgenomen in deze nota.

Gezien het grote aantal reacties -namelijk 3 reactieformulieren, 312 zienswijzen, 2 brieven/emails- is ten behoeve van de leesbaarheid ervoor gekozen het overzicht van de indieners van de zienswijzen als bijlage bij deze nota op te nemen.

3.1 A. Reactieformulieren

Van de 7 reactieformulieren, die tijdens de inloopavond van 27 januari 2010 zijn ingevuld en ingeleverd, hebben 4 formulieren geheel of gedeeltelijk betrekking op het voorontwerp bestemmingsplan. Deze 4 reactieformulieren zijn dan ook aangemerkt als een zienswijze. Van de 4 zienswijzen hebben 2 ervan betrekking op de voorgenomen afsluiting van het zuidelijk deel van de Vlietdijk. De overige 3 reactieformulieren hebben betrekking op de uitvoering van het bestemmingsplan. Voor zover de vragen en opmerkingen uit de reactieformulieren betrekking hebben op de uitvoering van het bestemmingsplan, zijn die reeds beantwoord door medewerkers. In deze nota zal dan ook niet meer worden ingegaan op die vragen en opmerkingen over de uitvoering van het bestemmingsplan.

Van Strijp, de Bronkade 15, 5247 MR Rosmalen

Samenvatting

Inspreker is van mening dat de doorgaande weg (Vlietdijk) moet blijven bestaan omdat anders veel auto's dan gebruik zullen maken van Het Hooghemaal. Het gevolg is verkeersoverlast voor het noordoostelijk deel van de Overlaet. Bovendien betekent het afsluiten van het zuidelijk deel van de Vlietdijk een slechte toegang tot het centrum van Rosmalen.

Beoordeling

In het vigerende bestemmingsplan "De Grootte Wielen" (vastgesteld op 8 juli 1999) is de verkeers- en vervoerstructuur van De Grootte Wielen beschreven. Kort samengevat houdt deze structuur het volgende in. Via "inprikkers" wordt autoverkeer van en naar De Grootte Wielen zo snel mogelijk naar de randen geleid. Die "inprikkers" zoals de Vlinderlaan zijn wegen met een gebiedsontsluitingsfunctie voor De Grootte Wielen. Vervolgens wordt het autoverkeer, dat een externe bestemming heeft, afgewikkeld via de "randen": Het Hooghemaal, de Blauwe Sluisweg en de Hustenweg. Autoverkeer uit De Grootte Wielen met bestemming het centrum van Rosmalen zal gebruik maken van de Empelseweg (vervolgens de Tuinstraat of Raadhuisstraat) danwel het Laaghemaal en vervolgens de Rodenborchweg. De keuze voor de ontsluitingsstructuur van De Grootte Wielen resulteert in een aantrekkelijk verblijfsgebied met een gunstig klimaat voor fietsers en voetgangers en ook gunstige randvoorwaarden voor verkeersveiligheid. Voor langzaam verkeer (fietsverkeer) worden ook directe verbindingen vanuit De Grootte Wielen met de stad en het centrum van Rosmalen gemaakt. Het openbaar vervoer moet vlot kunnen doorstromen in De Grootte Wielen en zal zoveel mogelijk gebruik maken van gebiedsontsluitingswegen en eigen infrastructuur.

Het openhouden van het zuidelijk deel van de Vlietdijk veroorzaakt meer verkeer door De Grootte Wielen richting noordelijk deel van de kom en verder. Dat strookt niet met de hiervoor beschreven verkeers- en vervoerstructuur en de uitgesproken ambities van het gemeentebestuur om in 2015 het aandeel van het autoverkeer met 10% te hebben verlaagd ten faveure van het openbaar vervoer en met name de fiets.

Voor een uitvoerige toelichting over de beleidsmatige keuze en de verkeersintensiteiten, die ten grondslag ligt aan het afsluiten van het zuidelijk deel van de Vlietdijk, verwijzen wij inspreker naar de samenvatting en beoordeling van de zienswijzen uit categorie B.

Conclusie: de zienswijze is ongegrond.

Bom, Pauwoogpad 5, 5247 KK Rosmalen

Samenvatting

1. Volgens de verbeelding van het voorontwerp bestemmingsplan “De Grootte Wielen” verdwijnt het zuidelijk deel van de Vlietdijk. Naar de mening van inspreker is dit juist de meest logische verbindingsweg tussen Rosmalen en De Grootte Wielen. Door deze verbindingsweg eruit te halen ga je naar de mening van inspreker:
 - a. de integratie van de kern Rosmalen en De Grootte Wielen tegen;
 - b. er ontstaat geen extra verkeer langs scholen en woonbuurten.
2. Inspreker verzoekt om heroverweging van het voorgenomen besluit.

Beoordeling

1. In het vigerende bestemmingsplan “De Grootte Wielen” (vastgesteld op 8 juli 1999) is de verkeers- en vervoerstructuur van De Grootte Wielen beschreven. Kort samengevat houdt deze structuur het volgende in. Via “inprikkers” wordt autoverkeer van en naar De Grootte Wielen zo snel mogelijk naar de randen geleid. Die “inprikkers” zoals de Vlinderlaan zijn wegen met een gebiedsontsluitingsfunctie voor De Grootte Wielen. Vervolgens wordt het autoverkeer, dat een externe bestemming heeft, afgewikkeld via de “randen”: Het Hooghemaal, de Blauwe Sluisweg en de Hustenweg. Autoverkeer uit De Grootte Wielen met bestemming het centrum van Rosmalen zal gebruik maken van de Empelseweg (vervolgens de Tuinstraat of Raadhuisstraat) danwel het Laaghemaal en vervolgens de Rodenborchweg. De keuze voor de ontsluitingsstructuur van De Grootte Wielen resulteert in een aantrekkelijk verblijfsgebied met een gunstig klimaat voor fietsers en voetgangers en ook gunstige randvoorwaarden voor verkeersveiligheid. Voor langzaam verkeer (fietsverkeer) worden ook directe verbindingen vanuit De Grootte Wielen met de stad en het centrum van Rosmalen gemaakt. Het openbaar vervoer moet vlot kunnen doorstromen in De Grootte Wielen en zal zoveel mogelijk gebruik maken van gebiedsontsluitingswegen en eigen infrastructuur.

Het openhouden van het zuidelijk deel van de Vlietdijk veroorzaakt meer verkeer door De Grootte Wielen richting noordelijk deel van de kom en verder. Dat strookt niet met de hiervoor beschreven verkeers- en vervoerstructuur en de uitgesproken ambities van het gemeentebestuur om in 2015 het aandeel van het autoverkeer met 10% te hebben verlaagd ten faveure van het openbaar vervoer en met name de fiets.

Voor een uitvoerige toelichting over de beleidsmatige keuze en de verkeersintensiteiten, die ten grondslag ligt aan het afsluiten van het zuidelijk deel van de Vlietdijk, verwijzen wij inspreker naar de samenvatting en beoordeling van de zienswijzen uit categorie B.

 - a. Ondanks het afsluiten van het zuidelijk deel van de Vlietdijk voor het autoverkeer blijft (de kern van) Rosmalen goed bereikbaar voor de inwoners van De Grootte Wielen en vice versa. Aan de westzijde zijn de (toekomstige) parkeervoorzieningen in de kern van Rosmalen bereikbaar via met name de Tuinstraat en de Raadhuisstraat. Aan de noordzijde is de kern van Rosmalen bereikbaar via de Rodenborchweg en de Kruisstraat/Bruggen (niet vanuit De Grootte Wielen) alsmede enkele fietspaden zoals het fietspad evenwijdig en ten oosten van de Rodenborchweg. Om met de auto Rosmalen binnen te rijden vanaf de noordzijde dient eventueel in beperkte mate te worden omgereden. Dit is afhankelijk van de plaats van vertrek en van bestemming. (zo is men vanuit het Pauwoogpad sneller via de Vlinderlaan en het Laaghemaal in noord-Rosmalen, dan via de Vlietdijk). De goede bereikbaarheid zal naar onze inschatting bewoners er niet

van weerhouden om geen sociale activiteiten te ontplooiën in Rosmalen, zelfs niet als de bewoners in beperkte mate zouden moeten omrijden met de auto

- b. Het openhouden van het zuidelijk deel van de Vlietdijk veroorzaakt meer verkeer door De Grote Wielen richting noordelijk deel van de kom en verder. Dat strookt niet met de hiervoor beschreven verkeers- en vervoerstructuur en de uitgesproken ambities van het gemeentebestuur om in 2015 het aandeel van het autoverkeer met 10% te hebben verlaagd ten faveure van het openbaar vervoer en met name de fiets.

Voor een uitvoerige toelichting over de beleidsmatige keuze, die ten grondslag ligt aan het afsluiten van het zuidelijk deel van de Vlietdijk, verwijzen wij inspreker naar de samenvatting en beoordeling van de zienswijzen uit categorie B.

2. Gelet op onze beantwoording met betrekking tot het zuidelijk deel van de Vlietdijk zien wij geen aanleiding om ons voorgenomen besluit te herzien

Conclusie: de zienswijze is ongegrond.

Kopersvereniging De Barkentijn, p/a Barkentijn 18, 5247 LC Rosmalen

Samenvatting

1. Inspreker vraagt of het mogelijk is de groenvoorziening tussen het pompgemaal aan de Indigoweg en de brug naar De Groote Rede in te richten als geluidwerende voorziening, bijvoorbeeld in de vorm van een wal of in de vorm van een “groene” wal van bomen en struiken.
2. Er staan nog steeds 5 woningen gepland naast het pompgemaal aan de Indigoweg. Ten tijde van de (ver)koop van de woningen aan de Barkentijn is door de projectontwikkelaar in overleg met de gemeente toegezegd dat deze woningen niet zullen gerealiseerd en als die toch gerealiseerd worden er sprake zal zijn van 5 vrije kavels die door middel van een groenstrook gescheiden worden van het water. Bij de bewoners van de Barkentijn betaamt ernstig bezwaar tegen een eventuele bouw ervan. De privacy wordt ernstig aangetast, mede door het hoogteverschil. Ook is de koopsom van de woningen aan de Barkentijn bepaald door de “vrije kavel keuze”. Nu worden de bewoners ingebouwd. Na 3 jaar allerlei bouwperikelen te hebben ondervonden willen de bewoners nu wel eens rust in plaats van herrie als gevolg van bouwwerkzaamheden. De betreffende strook grond is de enige groenstrook in de naaste omgeving.
3. Inspreker vraagt wat er gebeurt met het uitzicht op het pompgemaal. De gemeente wil er een bastion van maken maar de bewoners willen er niet tegenaan kijken. Het past qua bouwstijl en voorkomen totaal niet in de omgeving.

Beoordeling

1. Het halfverharde wandelpad, dat thans eindigt ter hoogte van het pompgemaal zal in oostelijke richting tot voorbij de moeraszone worden doorgetrokken tot aan de oostelijke grens van De Groote Wielen. Het talud aan weerszijden van dit pad zal worden ingezaaid met gras. Om het open karakter rondom het wandelpad te behouden (mede uit oogpunt van sociale veiligheid en het onderhoud en beheer van het water) en de openheid naar het water vanaf het wandelpad te ervaren worden er geen bomen en/of dichte beplanting geplant.
2. Het geldende bestemmingsplan “De Groote Wielen” uit 1999 maakt woningbouw aan de Indigoweg mogelijk. Hoewel het bouwplan voor de vijf geschakelde woningen is ingetrokken, hebben wij nog steeds intentie om woningen op deze locatie te laten realiseren. Het geldende bestemmingsplan uit 1999 liet hier woningen toe tot een hoogte van maximaal vier bouwlagen. In het nieuwe bestemmingsplan is sprake van geschakelde woningen, waarbij het smalle deel van de woning (gezien vanaf het water) twee bouwlagen bedraagt en het tussenliggende deel één bouwlaag. De te bouwen woningen met de bestemming “Wonen” liggen op circa 24 meter van de zijkant van de dichtstbijzijnde woningen aan De Barkentijn. Gezien deze afstand en de beperkte hoogte van de te bouwen woningen is naar ons oordeel niet of nauwelijks sprake van aantasting van de privacy van de bewoners van de Barkentijn.
In het bouwplan van de vijf woningen is in de bestemming “Groen” voorzien in het realiseren van vlonders. Dit is vergelijkbaar met het principe van vlonders in het water zoals overal in de Watertuinen is toegestaan (binnen de vastgestelde kaders, zoals vastgelegd in de bestemming “Water”). In het voorontwerp bestemmingsplan zijn voor de buurt de Watertuinen vlonders in het water mogelijk gemaakt door de bestemming “Water” met de aanduiding “specifieke bouwaanduiding vlonder 1”. Ten behoeve van de uniformiteit wordt in het ontwerp bestemmingsplan “De Groote Wielen” voor de vijf woningen eenzelfde aanduiding worden

opgenomen. Dit betekent dat de bestemming "Groen" wordt gewijzigd in "Water" met de aanduiding "specifieke bouwaanduiding vlonder 1".

3. Ter plaatse van het pompgemaal zal inderdaad een bastion worden gerealiseerd. De gemeente zal een keermuur aanbrengen (bastion) aan de zijde van de Lage Ring. Er wordt gekeken of nog enige bomen rondom het gemaal kunnen worden geplaatst alsmede en enkele struiken. Vanwege de sociale veiligheid worden struiken slechts beperkt toegepast. Ten behoeve van het beheer en onderhoud van het pompgemaal zal een toegangsweg worden aangelegd. Het terrein, waarop het pompgemaal is gesitueerd, is eigendom van Waterschap Aa en Maas en zal worden voorzien van een hekwerk. Om het hekwerk en het pompgemaal aan het zicht te onttrekken, is aan het Waterschap gevraagd of het hekwerk met klimplanten wil laten begroeien. Het Waterschap wil hier om onderhoudstechnische redenen niet aan meewerken.

Conclusie: de zienswijze is ongegrond.

Van Mackelenbergh, Eerste Hervendreef 46, 5232 JK 's-Hertogenbosch

Samenvatting

1. Inspreker vraagt wat de mogelijkheden zijn voor het oprichten van een zeilvereniging op de Grootte Wielenplas.
2. Inspreker vraagt tevens of er mogelijkheden zijn om de Grootte Wielenplas te vergroten voor meer zeil- en surfplezier.
3. Voor de toeschouwers aan land stelt inspreker voor om in het centrum van De Grootte Wielen cafés en terrassen aan het water te realiseren en het oprichten van een opleidingscentrum voor (jeugdige) talentvolle watersporters.

Beoordeling

1. De Grootte Wielenplas is bedoeld voor alle bewoners van De Grootte Wielen. Het is vooral bedoeld voor informeel recreëren. Zodra er sprake is van een (zeil)vereniging gaan er zaken mee spelen als exclusiviteit, concentratie van activiteiten, wedstrijden etc. Dat willen we niet maar bovendien zal het lastig worden om dat te faciliteren. Daarom zullen we geen medewerking verlenen aan een permanent onderkomen voor een watersportvereniging. Wel wordt onderzocht, wat de mogelijkheden zijn voor mobiele activiteiten via een standplaatsvergunning.
2. De Grootte Wielenplas is qua oppervlakte en diepte afgestemd op de waterbergingscapaciteit, die benodigd is voor De Grootte Wielen. Gelet hierop is er geen aanleiding om de Grootte Wielenplas te vergroten. De Grootte Wielenplas zou vergroot kunnen worden in noordoostelijke richting. Aangezien dit ten koste gaat van ruimte voor woningbouw in de Noordoosthoek van De Grootte Wielen, is vergroting van de Grootte Wielenplas hierom eveneens niet mogelijk. Bovendien is hiermee geen rekening gehouden in de grondexploitatie.
3. Voor het Centrum van De Grootte Wielen is een stedenbouwkundig plan in voorbereiding. Hierbij is in onderzoek op welke wijze het nieuwe Centrum stedenbouwkundig kan worden gekoppeld aan de Grootte Wielenplas. Dit zal worden opgenomen in het nog te maken uitwerkingsplan. De prominente ligging van het Centrum aan het water biedt kansen zowel voor wonen als voor voorzieningen in het plangebied. Deze zullen sowieso in het stedenbouwkundig plan optimaal benut worden. Het uitgangspunt voor het centrumplein is een interessant gelegen centrale ruimte met een optimale oriëntatie op de Grootte Wielenplas en gunstige ligging op de zon. Het plein moet plaats bieden aan de weekmarkten, allerlei culturele buitenmanifestaties en stedelijke activiteiten, terrasjes en cafés.
Het oprichten van een opleidingscentrum voor (jeugdige) talentvolle watersporters zien wij niet als een taak van de gemeente. Wij zullen daartoe dan ook geen initiatieven ontplooiën.

Conclusie: de zienswijze is ongegrond.

3.2 B. Zienswijzen met betrekking tot voorgenomen afsluiting Vlietdijk

Modelbrief en modelbrief met diverse aanvullingen

302 zienswijzen hebben betrekking op de voorgenomen afsluiting van het zuidelijk deel van de Vlietdijk. Van de 302 zienswijzen zijn 254 zienswijzen een "modelbrief" (die door een bewoner van De Groote Wielen is opgesteld en gezonden aan andere bewoners), zijn 40 zienswijzen een "modelbrief" met diverse aanvullingen en 8 zienswijzen een aparte brief. Uit efficiency-overwegingen worden zowel de modelbrief als de modelbrief met diverse aanvullingen over de voorgenomen afsluiting van het zuidelijk deel van de Vlietdijk gezamenlijk beoordeeld en niet afzonderlijk. De overige brieven over de voorgenomen afsluiting van het zuidelijk deel van de Vlietdijk worden afzonderlijk beoordeeld omdat die afwijken van zowel de modelbrief als de modelbrief met diverse aanvullingen.

Samenvatting

Inspreker maakt bezwaar tegen de voorgenomen afsluiting van het zuidelijk deel van de Vlietdijk voor autoverkeer. De bezwaren zijn gebaseerd op de volgende argumenten:

1. Mondelinge navraag bij de gemeente leert dat de gemeente met de afsluiting van de Vlietdijk twee belangrijke doelen nastreeft, namelijk het minimaliseren van de verkeersbelasting van de Rodenborchweg en het voorkomen van gebruik van de parkeergelegenheid bij de Vreeburgpassage in Rosmalen door bewoners van De Groote Wielen. De Vlietdijk is een veel gebruikte route om vanuit de buurten De Hoven en Broekland richting het centrum van Rosmalen te rijden en vice versa en als ontsluiting richting de autosnelweg A59.
2. De afbeelding met ontsluitingswegen zoals opgenomen in het voorontwerp bestemmingsplan is voor wat het autoverkeer betreft misleidend. Een tweetal blauwe pijlen, die vanuit het Laaghemaal richting het zuiden staan aangeduid, betreffen geen doorgangen voor autoverkeer richting het centrum van Rosmalen. Dit betekent dat slechts één blauwe pijl richting het zuiden zou moeten staan en wel via de Oosteinderweg. Bij de Rodenborchweg (de meest logische route richting het centrum van Rosmalen) is geen blauwe pijl aangeduid om aan te geven dat het niet de bedoeling is dat die weg gebruikt wordt voor verkeer vanuit De Groote Wielen richting Rosmalen en vice versa.
3. Naar verwachting in de praktijk zal na afsluiting van de Vlietdijk het volgende gaan gebeuren:
 - a. Men rijdt vanuit De Groote Wielen naar de oostkant van de wijk om alsnog de Rodenborchweg te nemen richting het centrum. Een alternatief is te rijden via de Oosteinderweg.
 - b. Men rijdt vanuit De Groote Wielen naar de westkant van de wijk om daarna het Laaghemaal en de Rodenborchweg te nemen richting het centrum. Een alternatief is te rijden via de Raadhuisstraat.
 - c. Een ander alternatief om bijvoorbeeld via de Raadhuisstraat naar het centrum van Rosmalen te gaan. Bij de invoering van de 30 km/uur zones heeft de gemeente echter aangegeven dat de Raadhuisstraat geen doorgaande route richting het centrum zou moeten zijn. Het sluiten van de route vanuit De Groote Wielen via de Vlietdijk en Rodenborchweg leidt echter tot een toegenomen gebruik van de Raadhuisstraat. Dit staat derhalve haaks op eerdere uitspraken van de gemeente.

De doelen van de gemeente (het ontlasten van zowel de Rodenborchweg als de parkeervoorzieningen bij de Vreeburgpassage) worden door het afsluiten van de Vlietdijk niet

gehaald. Het dwingt iedereen enorm om te rijden met veel negatieve gevolgen op allerlei gebied:

- a. Ongewenste verkeersbelasting op een aantal andere wegen in Rosmalen.
 - b. Er zal meer autoverkeer aan de oostzijde van De Grootte Wielen op het Laaghemaal en ter hoogte van OJC (oversteekplaats voor fietsers) en de Hobbitstee (oversteekplaats voor voetgangers) rijden. Hierdoor wordt de verkeerssituatie voor overstekende kinderen nog onveiliger, te meer er ook (te) hard wordt gereden door automobilisten. De drempels bij de oversteekplaats voor voetgangers bij de Hobbitstee zijn zo laag dat auto's geen vaart minderen. Navraag bij de gemeente leert dat de drempels zo laag moeten blijven voor de hulpdiensten. Inspreker verzoekt om hogere drempels, drempels bij de oversteekplaats voor fietsers bij OJC en een permanente snelheidscontrole in de vorm van flitskastjes.
 - c. Er zal meer autoverkeer gebruik maken van de Oosteinderweg en de Zusterbosweg. Beide wegen zijn niet bedoeld als ontsluitingswegen voor De Grootte Wielen.
 - d. Inspreker vindt dat zij als fietser -vanwege het autoverkeer op het Laaghemaal- vaak lang moet wachten bij de oversteekplaats voor fietsers aan het Laaghemaal ten oosten van / nabij de kruising Vlietdijk en het Laaghemaal.
 - e. Tijdens de spits is het moeilijk om vanaf de Canadasingel het Laaghemaal op te komen.
 - f. Tijdens de ochtend- en avondspits zullen ter hoogte van de kruising Empelseweg en Bruistensingel meer problemen met betrekking tot de verkeersdoorstroming zijn te verwachten. Op dit punt komt al het verkeer vanuit Empel en De Grootte Wielen samen.
 - g. Veel meer verkeer op de ventwegen van de Grootte Wielenlaan. In zijn definitieve uitvoering zal alle fiets- en autoverkeer over deze zeer smalle ventwegen moeten, die overigens ook nog eens ingericht zijn voor eenrichtingsverkeer. Zeer onveilig voor fietsers en stagnerend voor alle verkeer op die ventwegen.
 - h. Minder klanten vanuit de Grootte Wielen bij de ondernemers in Rosmalen, met als gevolg minder omzet voor ondernemers in de kom van Rosmalen. Terwijl men de kom van Rosmalen juist aantrekkelijk wil maken, ook middels het nieuwe centrumplan. En dat geldt ook andersom voor ondernemers in de Grootte Wielen; minder klanten vanuit andere wijkdelen van Rosmalen.
 - i. Extra milieubelasting veroorzaakt door het omrijden van auto's.
 - j. Bovendien betekent het een sociale isolatie van De Grootte Wielen ten opzichte van het centrum van Rosmalen. Terwijl integratie juist zo belangrijk is.
 - k. De aanrijtijden van de hulpdiensten komen hierdoor in gevaar met alle gevolgen van dien.
 - l. De parkeergelegenheid aan de Vreeburgpassage wordt niet ontlast.
4. Inspreker vindt het belangrijk te melden dat potentiële en huidige bewoners van De Grootte Wielen zijn misleid door de stedenbouwkundige kaarten, die de gemeente opstelt en uitdeelt. Tot voor kort stond het zuidelijk deel van de Vlietdijk als doorgaande weg ingetekend, terwijl de gemeente sinds 1999 voornemens is de Vlietdijk af te sluiten. Aan de stedenbouwkundige kaarten kunnen geen rechten worden ontleend.
 5. Tijdens de termijn van terinzagelegging is op de website www.degrootewielenonline.nl nog informatie te vinden over hoe de weg doorloopt over de Vlietdijk en verwijzingen naar het fungeren als ontsluitingsroute. Inspreker heeft informatie van de website (tekst-, foto- en kaartmateriaal) gedownload en opgenomen in c.q. bijgevoegd als bijlage bij de schriftelijke zienswijze.
 6. Inspreker verzoekt dringend het voorgenomen besluit om het afsluiten van het zuidelijk deel van de Vlietdijk te heroverwegen.

7. Inspreker is bereid een mondelinge toelichting te geven.

Beoordeling

Ter inleiding op de puntsgewijze beantwoording van de bezwaren volgt hierna een uiteenzetting van de beleidsmatige keuze, die ten grondslag ligt aan het afsluiten van het zuidelijk deel van de Vlietdijk. Aansluitend volgt een uiteenzetting over enkele neveneffecten.

Beleidsmatige keuze

De keuzes, die gemaakt zijn in het vigerende bestemmingsplan "De Groote Wielen" (juli 1999) vinden hun basis in het al decennia gevoerde verkeer- en vervoerbeleid. Het vigerende bestemmingsplan is parallel aan het beleidsplan verkeer en vervoer "'s-Hertogenbosch bereikbaar" (mei 2000) ontwikkeld en door de gemeenteraad vastgesteld.

Daarbij zijn op hoofdlijnen onder meer de volgende beleidsuitgangspunten geformuleerd:

- bundeling van autoverkeer op hoofdinfrastructuur waardoor kansen ontstaan voor
- het stimuleren van het gebruik van fiets en OV door onder andere het realiseren van eigen hoofdinfrastructuur voor de fiets en het daarmee
- voorkomen van onnodig autoverkeer

Het bovenstaande heeft in het geldende bestemmingsplan "De Groote Wielen" uit 1999 geleid tot het volgende bereikbaarheidsbeeld voor De Groote Wielen:

- autoverkeer tussen de 4 kwadranten is in de noord-zuid richting niet mogelijk en in de oost-west richting beperkt mogelijk (wordt in het nieuwe bestemmingsplan wel mogelijk gemaakt via de westelijke brug; alleen doorgaand verkeer wordt geweerd);
- het autoverkeer wikkelt zich voornamelijk via de randstructuur af;
- de verbinding tussen de 4 kwadranten bestaat er wel voor de voetganger, de fietser en het openbaar vervoer, waardoor het aantrekkelijker wordt van deze milieuvriendelijke vervoerswijzen gebruik te maken;
- van belang is verder dat er goede verbindingen bestaan van De Groote Wielen met de stad en de kom van Rosmalen, die de komende jaren een sterke uitbreiding ondergaat;
- om de concurrentiepositie van de fiets met de auto te versterken is er voor gekozen een snelle en veilige (waar nodig ongelijkvloerse) verbinding van De Groote Wielen met de kom van Rosmalen te realiseren;
- ook voor de auto is er sprake van een prima verbinding via hoofdzakelijk de westzijde (langs Blauwe Sluisweg en Empelseweg) en in beperktere mate de oostzijde (via de Rodenborchweg). Via de westzijde wordt daarbij aangesloten op de (toekomstige) parkeervoorzieningen aan de zuid- en westzijde van de kom van Rosmalen.

Met bovenstaande insteek wordt de noordelijke entree van de kom van Rosmalen zoveel mogelijk ontlast, hetgeen zowel de bereikbaarheid van de kom als de leefbaarheid/verblijfskwaliteit daarvan ten goede komt. Ook wordt er op deze manier goed aangesloten bij het stedenbouwkundig plan "Kom Zuid, centrumplan Rosmalen" voor het zuidelijk deel van de kom qua bereikbaarheid en leefbaarheid/verblijfskwaliteit. Bijkomend belangrijk voordeel is dat het autoverkeer van De Groote Wielen minder via de kom zal rijden om via de Deken van Roestellaan de A59 te bereiken.

In het vigerende bestemmingsplan van De Groote Wielen (juli 1999) is het volgende aangegeven:

- geen centrale autoverbinding tussen De Groote Wielen en het centrum van Rosmalen; de centrale as is primair bedoeld voor de milieuvriendelijke vervoerswijzen (fiets en bus) (blz. 43 van de toelichting)
- de autorelatie tussen De Groote Wielen en het centrum van Rosmalen wordt zoveel mogelijk afgewikkeld via de westzijde (Empelseweg met als inprickers de Striensestraat, de Raadhuisstraat en de Tuinstraat) om zo een te grote druk via de noordelijke invalroute te vermijden (blz. 43 van de toelichting);
- de Vlietdijk niet is opgenomen in de auto-infrastructuur (tekening op blz. 44 van de toelichting);
- voor de auto is het niet (in noord-zuid richting) of nauwelijks (oost-west richting) mogelijk dwars door de wijk te rijden, voor het openbaar vervoer is die mogelijkheid er wel (blz. 89 van de toelichting);
- de Vlietdijk doorsnijdt in noord-oostelijke richting de groene geleidingszone tussen het dorp Rosmalen en de nieuwe woonwijk, en vormt zodoende de verbinding voor openbaar vervoer en langzaam verkeer tussen De Groote Wielen en Rosmalen (blz. 98 van de toelichting).

Het huidige verkeers- en vervoerbeleid is vastgelegd in de Koersnota Hoofdinfrastructuur 's-Hertogenbosch.

In de Koersnota (2007/2008) is door de gemeenteraad de ambitie uitgesproken over vermindering met 10% van het aandeel van het autoverkeer in de verplaatsingen ten faveure van het OV en met name de fiets (te behalen in 2015). Daarbij is er voor gekozen het autoverkeer nadrukkelijk te bundelen op de hoofdinfrastructuur (doorstroommassen) en voor de fiets belangrijke assen (sternet) te ontwikkelen, die snel, comfortabel en veilig zijn. Deze insteek zal leiden tot een verbetering van onder andere de leefbaarheid in de stad in brede zin.

De verbinding van De Groote Wielen met de kom van Rosmalen en verder voor de fiets vormt daarin een onmisbare schakel. Alleen op die manier en inclusief goede stallingsvoorzieningen in de kom kan er een bijdrage geleverd worden aan het terugdringen van onnodig autoverkeer zonder dat daarmee de autobereikbaarheid verslechtert.

Een snelle autoverbinding via de Vlietdijk zal leiden tot meer autogebruik (gemak) en niet tot de gewenste groei van het fietsgebruik. Dat past derhalve niet in het vigerende verkeers- en vervoerbeleid en draagt niet bij aan de daarin uitgesproken ambities, integendeel.

Op de plankaart van het vigerende bestemmingsplan "De Groote Wielen" (vastgesteld op 8 juli 1999) is de Vlietdijk voorzien van de bestemming "Verkeer". (artikel 8). Uit de beschrijving in hoofdlijnen van de voorschriften (artikel 8.2) van het vigerende bestemmingsplan blijkt dat de centrale as de Vlietdijk een hoofdverbinding voor openbaar vervoer en langzaam verkeer is. Dit houdt concreet in dat vanaf 1999 de Vlietdijk nooit is bedoeld voor autoverkeer. Uit de doeleindenomschrijving van de voorschriften (artikel 8.1) van het vigerende bestemmingsplan blijkt ook dat gronden met de bestemming "Verkeer" bestemd zijn voor groenvoorzieningen. Dit betekent dat het zuidelijk deel van de Vlietdijk ingericht mag worden als een groenvoorziening. De mogelijkheid bestaat dat ook de bus niet over de Vlietdijk zal rijden. Het bestemmingsplan geeft dan de mogelijkheid om de huidige weg als auto-entree van de appartementencomplexen en als groenvoorziening met paden aan te leggen..

Analyse verkeersberekeningen

Om inzicht te verkrijgen in de effecten van het afsluiten van het zuidelijke deel van de Vlietdijk zijn met het beschikbare verkeersmodel berekeningen uitgevoerd. Het gebruikte verkeersmodel is opgesteld door het onafhankelijke verkeersadviesbureau Goudappel Coffeng. De berekeningen hebben betrekking op het jaar 2020. We gaan er van uit dat De Groote Wielen dan volledig (inclusief de Noordoosthoek) gereed is.

De doorrekeningen geven op hoofdlijnen een beeld van de effecten van maatregelen, zoals het al of niet afsluiten van het zuidelijk deel van de Vlietdijk.

Etmaalintensiteiten 2020 bij afgesloten zuidelijk deel Vlietdijk:

- circa 10.000 motorvoertuigen per etmaal op de Rodenborchweg;
- ruim 6.000 motorvoertuigen per etmaal op Het Hooghemaal voor het wegvak tussen de Vlietdijk en de Vlinderlaan;
- tussen de 6.000 en 8.000 motorvoertuigen per etmaal op het Laaghemaal voor het wegvak tussen de Vlinderlaan en de Vlietdijk.

Etmaalintensiteiten 2020 bij niet afgesloten zuidelijk deel Vlietdijk:

- ruim 7.000 motorvoertuigen per etmaal op de Vlietdijk voor het wegvak tussen Het Hooghemaal en het Laaghemaal. Ruim 30% van dit verkeer heeft een relatie met Empel en circa 45% met het zuidelijk deel van De Groote Wielen (Watertuinen, Broekland en De Hoven). De rest, circa 25% komt uit de overige delen van De Groote Wielen en uit de richting Lith;
- circa 12.500 motorvoertuigen per etmaal op de Rodenborchweg;
- circa 4.500 motorvoertuigen per etmaal op Het Hooghemaal voor het wegvak tussen de Vlietdijk en de Vlinderlaan;
- tussen de 3.000 en 7.000 per etmaal op het Laaghemaal voor het wegvak tussen de Vlinderlaan en de Vlietdijk;

Enige conclusies:

De verkeersmodelberekeningen met betrekking tot het niet afsluiten van het zuidelijk deel van de Vlietdijk laten zien dat verhoudingsgewijs veel motorvoertuigen, die gebruik maken van het zuidelijk deel van de Vlietdijk afkomstig zijn van buiten De Groote Wielen en georiënteerd zijn op Rosmalen. Met andere woorden, het openhouden van de Vlietdijk veroorzaakt sluipverkeer door De Groote Wielen dat afkomstig is van buiten De Groote Wielen.

Verder laten de berekeningen zien dat voornamelijk bewoners van een deel van Broekland en een deel van De Hoven direct de gevolgen ondervinden van de afsluiting. Zij zullen genooddaakt zijn om, als zij voor de auto kiezen en naar de Overlaet of de kom van Rosmalen willen, in beperkte mate om te rijden.

De indicatieve berekeningen met betrekking tot het afsluiten van het zuidelijk deel van de Vlietdijk zijn vergelijkbaar met de eerdere indicatieve berekeningen voor het jaar 2010, die opgenomen zijn op bladzijde 63 (model 2) van de toelichting van het vigerende bestemmingsplan "De Groote Wielen" uit 1999.

De Vlietdijk is ontworpen als een wijkpark met wooneenheden, met als thema stedelijk wonen in het groen. De woningen, al dan niet gestapeld, worden gegroepeerd op terpen. De woningen op de terpen zijn gelegen in een parkachtige omgeving. Gelet hierop doet het openhouden van het zuidelijk deel van de Vlietdijk afbreuk aan de stedenbouwkundige opzet van de buurt De Vlietdijk. Ook eventuele maatregelen ter beperking van de milieueffecten zouden afbreuk kunnen doen aan de stedenbouwkundige opzet.

Ten aanzien van de door inspreker genoemde bezwaren merken wij het volgende:

1. Met het afsluiten van het zuidelijk deel van de Vlietdijk wordt uitvoering gegeven aan het door de raad vastgestelde beleid. Door het afsluiten van het zuidelijk deel van de Vlietdijk zullen er minder auto's over de Rodenborchweg rijden, hetgeen bevorderlijk is voor de doorstroming van het autoverkeer, de verkeersveiligheid, de luchtkwaliteit en de geluidbelasting op de woningen ter plaatse. Voor de bereikbaarheid van de kom van Rosmalen leidt de afsluiting van het zuidelijk deel van de Vlietdijk juist tot een voor de auto evenwichtige benadering van de kom, die in overeenstemming is met de (toekomstige) parkeersituatie. Het openhouden leidt tot een onevenwichtige druk op het noordelijk deel van de kom, hetgeen de leefbaarheid in dit deel zeker niet ten goede komt.
2. De opmerking van inspreker dat de afbeelding "Hoofdropzet verkeer" op bladzijde 20 van de toelichting niet juist is, is correct. De betreffende afbeelding zal worden aangepast.
3. Ten aanzien van de door inspreker geschetste drie alternatieve routes naar het centrum van Rosmalen merken wij het volgende op. Het is niet uit te sluiten dat automobilisten zullen kiezen om via de oostzijde van het Laaghemaal de Rodenborchweg te nemen dan wel via de westzijde van het Laaghemaal de Tuinstraat en/of Raadhuisstraat te nemen. De wegen, die daarbij gekozen worden, zijn daarvoor ook ingericht.

Ten aanzien van de door inspreker genoemde negatieve gevolgen merken wij het volgende op:

- a. Het streven van ons college en onze raad is erop gericht het autogebruik terug te dringen en het fietsgebruik te stimuleren (zie uiteenzetting over beleidsmatige keuze / verkeer). Dat doen wij onder andere door het realiseren van een aantrekkelijke (snel en veilig) fietsroute naar de kom van Rosmalen en door het realiseren van extra stallingsvoorzieningen in de kom. Voor de auto steekt ons college in op bundeling van verkeer op wegen die daarvoor bedoeld zijn. Het Hooghemaal en het Laaghemaal maken daar onderdeel van uit. Ons doel is dat bewoners van De Groote Wielen voor korte ritten naar (de kom van) Rosmalen zo veel als mogelijk de fiets zullen pakken.
- b. Op 21 mei 2010 is er een verkeersschouw in De Groote Wielen gehouden. Verschillende aanpassingen zijn sindsdien doorgevoerd. De situatie ter plaatse van de Hobbitstee wordt samen met de school uitgewerkt in het kader van het Brabants Verkeersveiligheidslabel.
- c. Er zal geen enkele aanleiding zijn om van de Oosteinderweg gebruik te gaan maken, omdat de route via het Laaghemaal en de Rodenborchweg directer is. De verwachte verkeersdruk geeft ook geen aanleiding daar bevreesd voor te moeten zijn.
- d. De door inspreker geschetste situatie gaat veranderen. Intussen is er aan de westzijde van de rotonde Laaghemaal – Rodenborchweg een ongelijkvloerse en dus veilige fietsoversteek. Deze vormt onderdeel van de hoofdroute van de fiets tussen De Groote Wielen en (de kom van) Rosmalen.
- e. Volgens de verkeersmodelberekeningen bedraagt het aantal motorvoertuigen per etmaal op het Laaghemaal voor het wegvak tussen de Oosteinderweg en de Vlietdijk tussen de

7000 en 8000 motorvoertuigen per etmaal. Deze toekomstige aantallen vormen geen enkel probleem bij de aansluiting van de Canadasingel.

- f. De kruising van de Bruistensingel – Empelseweg – Blauwe Sluisweg – Laaghemaal gaat, mede in het kader van de omlegging van de Zuid-Willemsvaart compleet veranderen. Er wordt de komende jaren gewerkt aan een grote rotonde, die voldoende capaciteit heeft om het verkeer bij een volledig ontwikkelde Groote Wielen te kunnen verwerken.
- g. In de gemeentelijke planvorming is de Groote Wielenlaan een erftoegangsweg (verblijfsgebied) met een eenrichtingsbusbaan in middenligging. Het autoverkeer wordt zo snel mogelijk naar de randen van De Groote Wielen geleid en vervolgens via deze randen naar externe bestemmingen. Autoverkeer wordt zoveel mogelijk afgewikkeld over wegen die daar ook voor toegerust zijn. De Groote Wielenlaan is een erftoegangsweg met 30 km/uur met éénrichtingsverkeer aan beide zijden voor de auto. Op deze ventwegen is het niet gewenst dat auto's fietsers inhalen. Het is juist de bedoeling dat de snelheden laag blijven. De intensiteiten zijn niet zodanig hoog dat dit problemen zou kunnen opleveren. Daarnaast ligt er een uitstekende fietsverbinding oost-west ten zuiden van de Groote Wielenlaan die aansluit op de hoofdfietsroute richting (het centrum van) Rosmalen.
- h. De voorzieningenstructuur (detailhandel) in de gemeente 's-Hertogenbosch kent de volgende indeling: stadscentrum (binnenstad), stadsdeelcentrum (Helftheuvelpassage en centrum van Rosmalen), wijkwinkelcentrum (onder andere centrum van De Groote Wielen), buurtwinkelcentrum (onder andere Molenhoekpassage) en buurtsteunpunten. Voor de dagelijkse en een beperkt deel van de niet-dagelijkse boodschappen zijn bewoners van De Groote Wielen in principe aangewezen op het (toekomstige) wijkwinkelcentrum aan de noordzijde van de Groote Wielenplas in De Groote Wielen. Desgewenst kunnen de bewoners voor de dagelijkse boodschappen en voor een breder aanbod niet-dagelijkse artikelen terecht in het centrum van Rosmalen. Indien het zuidelijk deel van de Vlietdijk wordt afgesloten ligt het niet voor de hand dat voor een vergelijkbaar aanbod aan detailhandelsvoorzieningen veel bewoners in plaats van het centrum van Rosmalen de Helftheuvelpassage of de binnenstad van 's-Hertogenbosch zullen bezoeken. Voor de Helftheuvelpassage geldt dat het aan de westzijde van 's-Hertogenbosch is gelegen. Voor de binnenstad van 's-Hertogenbosch geldt dat enerzijds door de structuur van parkeervoorzieningen (transferia aan de randen van het centrum van 's-Hertogenbosch voor lang parkeren en parkeergarages in de binnenstad voor kort parkeren) zich minder leent voor de dagelijkse boodschappen en dat anderzijds door het veel grotere aanbod aan detailhandels-, horeca- en andersoortige voorzieningen de binnenstad van 's-Hertogenbosch (sterk gericht op recreatief winkelen) zich niet laat vergelijken met het centrum van Rosmalen.
- i. Het huidige verkeer en vervoerbeleid richt zich naast bereikbaarheid juist ook op leefbaarheid. Daarom is er ook gekozen voor bundeling van het autoverkeer op hoofdstructuren. Ook in De Groote Wielen is daarvoor gekozen. Die bundeling, tezamen met de stimuleringsmaatregelen voor de fiets en het openbaar vervoer, moet leiden tot een daling van het autoverkeer ten faveure van met name de fiets. Genoemde keuzes leiden voor De Groote Wielen tot een aantrekkelijk leefklimaat. Het openhouden van het zuidelijk deel van de Vlietdijk zal minder bijdragen aan het halen van de "milieudoelstellingen".
- j. De verbinding tussen De Groote Wielen en (het centrum van) Rosmalen is uitstekend. Voor de fiets is er sprake van een veilige en waar nodig ongelijkvloerse hoofdverbinding

noord-zuid, voor de auto zijn alle delen van Rosmalen goed te bereiken. Alleen voor het zuidelijk deel van De Grootte Wielen en dan ook nog het centrale deel is de afstand voor de auto richting Overlaet (zeer korte afstand en dus uitermate geschikt voor de fiets) en het noordelijk deel van de kom iets groter geworden ingeval van afsluiting van het zuidelijk deel van de Vlietdijk. Nooit meer dan 1.5 km, ofwel 2 minuten.

- k. Voor calamiteitenverkeer zal er ter plaatse gekeken worden (inrichting) hoe dit noodzakelijke verkeer een plek kan krijgen.
 - l. Zoals onder a is aangegeven trachten wij het autogebruik terug te dringen en het fietsgebruik te stimuleren. Een bijkomend effect is dat minder gebruik van de parkeervoorzieningen in de omgeving van de Vreeburgpassage zal worden gemaakt.
4. In het Informatiecentrum De Grootte Wielen zijn kaarten met het stedenbouwkundig plan van De Grootte Wielen verkrijgbaar en is een maquette met het stedenbouwkundig plan van De Grootte Wielen te zien. Op de oude(re) versies van de kaarten is een weg ingetekend. Uit deze versies valt niet op te maken wat voor type weg dit deel van de Vlietdijk is. Op de voorlaatste versie van de kaart is een weg, die voorzien is van een arcering, ingetekend. Uit deze versie van de kaart valt niet op te maken wat de arcering inhoudt. Een dergelijke arcering is eveneens te zien op de maquette. De maquette is al enkele jaren niet aangepast. Op de laatste/huidige versie van de kaart is er geen weg ingetekend. Aan de kaarten en de maquette van het stedenbouwkundig plan kunnen geen rechten worden ontleend omdat het stedenbouwkundig plan geen juridisch plan is.
 5. Los van het feit, dat aan de tekeningen die ter illustratie worden gebruikt op onder andere de website geen rechten kunnen worden ontleend, is de weg die inspreker bedoelt, ingetekend omdat het op dat moment nog de bedoeling was dat er een weg zou komen ten behoeve van de busroute. Zo is het ook in het geldende bestemmingsplan "De Grootte Wielen" uit 1999 opgenomen. In deze plannen zou een bussluis er voor zorgen dat geen ander gemotoriseerd verkeer van deze weg gebruik zou maken. In overleg met de provincie en Arriva is echter besloten een andere busroute te maken. Daarmee is het realiseren van een weg niet meer nodig en kan het gebied als een groengebied worden ingericht.
 6. Gelet op onze beantwoording met betrekking tot het zuidelijk deel van de Vlietdijk zien wij geen aanleiding om ons voorgenomen besluit te herzien. Afrondend merken wij op dat een verkeersbesluit tot daadwerkelijke afsluiting echter pas zal plaatsvinden nadat de studie "Oost-West" over de verkeersinfrastructuur, die op dit moment gaande is, voltooid is en vervolgens de gemeenteraad over de daaruit volgende beleidslijnen een besluit heeft genomen.
 7. De zienswijze is duidelijk en behoeft geen nadere mondelinge toelichting.

Conclusie: de zienswijze is gegrond met betrekking tot het tweede bezwaar en voor het overige ongegrond.

Roeting, Bonnet 20, 5247 LH Rosmalen

Samenvatting

De bereikbaarheid van de kern Rosmalen dient te worden gehandhaafd. Het heeft geen zin het verkeer te verdichten via de twee overblijvende wegen. Inspreker is dus tegen de afsluiting van het zuidelijk deel van de Vlietdijk.

Beoordeling

In het vigerende bestemmingsplan "De Grootte Wielen" (vastgesteld op 8 juli 1999) is de verkeers- en vervoerstructuur van De Grootte Wielen beschreven. Kort samengevat houdt deze structuur het volgende in. Via "inprikkers" wordt autoverkeer van en naar De Grootte Wielen zo snel mogelijk naar de randen geleid. Die "inprikkers" zoals de Vlinderlaan zijn wegen met een gebiedsontsluitingsfunctie voor De Grootte Wielen. Vervolgens wordt het autoverkeer, dat een externe bestemming heeft, afgewikkeld via de "randen": Het Hooghemaal, de Blauwe Sluisweg en de Hustenweg. Autoverkeer uit De Grootte Wielen met bestemming het centrum van Rosmalen zal gebruik maken van de Empelseweg (vervolgens de Tuinstraat of Raadhuisstraat) danwel het Laaghemaal en vervolgens de Rodenborchweg. De keuze voor de ontsluitingsstructuur van De Grootte Wielen resulteert in een aantrekkelijk verblijfsgebied met een gunstig klimaat voor fietsers en voetgangers en ook gunstige randvoorwaarden voor verkeersveiligheid. Voor langzaam verkeer (fietsverkeer) worden ook directe verbindingen vanuit De Grootte Wielen met de stad en het centrum van Rosmalen gemaakt. Het openbaar vervoer moet vlot kunnen doorstromen in De Grootte Wielen en zal zoveel mogelijk gebruik maken van gebiedsontsluitingswegen en eigen infrastructuur.

Het openhouden van het zuidelijk deel van de Vlietdijk veroorzaakt meer verkeer door De Grootte Wielen richting noordelijk deel van de kom en verder. Dat strookt niet met de hiervoor beschreven verkeers- en vervoerstructuur en de uitgesproken ambities van het gemeentebestuur om in 2015 het aandeel van het autoverkeer met 10% te hebben verlaagd ten faveure van het openbaar vervoer en met name de fiets.

Voor een uitvoerige toelichting over de beleidsmatige keuze en de verkeersintensiteiten, die ten grondslag ligt aan het afsluiten van het zuidelijk deel van de Vlietdijk, verwijzen wij inspreker naar de samenvatting en beoordeling van de zienswijzen uit categorie B.

Conclusie: de zienswijze is ongegrond.

Ondernemersvereniging KOM Rosmalen, Postbus 92, 5240 AB Rosmalen

Samenvatting

Inspreker maakt bezwaar tegen de voorgenomen afsluiting van het zuidelijk deel van de Vlietdijk voor autoverkeer. De bezwaren zijn gebaseerd op de volgende argumenten:

1. De bereikbaarheid en een goede en duidelijke verbinding van en naar het centrum van Rosmalen voor (de bewoners van) De Groote Wielen is noodzakelijk. Door de afsluiting van het zuidelijk deel van de Vlietdijk worden de meeste bewoners eerst uit de wijk gestuurd of moeten voor hun beleving omrijden en moeten dan kiezen om naar het centrum van Rosmalen te gaan. Dit is tegen je gevoel in en heeft nadelige effecten om het centrum van Rosmalen te bezoeken.
2. De gemeente stelt dat de verkeersdruk op de Rodenborchweg te groot wordt en dat de verkeersafwikkeling bij de rotonde Schoolstraat / Rodenborchweg problemen zal geven. In 1999 heeft de gemeente hiervoor reeds verkeersberekeningen laten uitvoeren. Inspreker stelt de volgende vragen: Wanneer ontstaat dit probleem van de verkeersafwikkeling? Welke alternatieve maatregelen kunnen we nemen als dit probleem werkelijk ontstaat?
3. Inspreker stelt dat het nog maar moet blijken of het probleem van de verkeersafwikkeling daadwerkelijk optreedt. Het besluit om het zuidelijke gedeelte van de Vlietdijk af te sluiten is genomen op basis van berekeningen uit 1999. Bewoners waren er toen nog niet (in De Groote Wielen) en konden dus ook niet reageren. De leden van de Ondernemersvereniging KOM Rosmalen hebben toen wel gereageerd maar kregen weerstand van de deskundige van de gemeente. Nu zijn er tien jaar verstreken en is de situatie voor iedereen veel duidelijker te overzien.
4. Als de bewoners van De Groote Wielen eenmaal de weg naar andere winkelcentra hebben gevonden, komen ze niet snel terug naar het centrum van Rosmalen. Hier zijn voorbeelden genoeg van, ook in de gemeente 's-Hertogenbosch.
5. Door het zuidelijk deel van de Vlietdijk af te sluiten wordt het meeste autoverkeer uit Rosmalen gestuurd richting Empel of 's-Hertogenbosch.
6. Inspreker stelt dat de Vlietdijk nog altijd kan worden afgesloten maar niet op de voorhand. Het afsluiten van de Vlietdijk zullen de bewoners van De Groote Wielen ervaren alsof zij uit de wijk worden gestuurd. De bewoners kunnen nu kiezen uit verschillende routes naar het centrum van Rosmalen en andere bestemmingen. Anders moeten zij altijd via de Empelseweg, Raadhuisstraat of Tuinstraat naar hun bestemming.
7. De aansluiting van de Empelseweg op de Bruistensingel wordt in de toekomst nog omgebouwd en heeft dan ook weer grote gevolgen voor de bereikbaarheid van het centrum van Rosmalen. Als de Vlietdijk is afgesloten is er geen goede alternatieve route of kunnen bewoners alleen maar omrijden.
8. Een aparte busbaan (met sluis) op de Vlietdijk kan worden gemaakt.
9. Inspreker is bereid een mondelinge toelichting te geven.

Beoordeling

1. Tussen De Groote Wielen en het centrum van Rosmalen zal ook na afsluiting van het zuidelijk deel van de Vlietdijk sprake zijn van goede verbindingen voor zowel de auto als de fiets. Omrijden voor de auto is slechts voor een beperkt deel van De Groote Wielen aan de orde (het centrale zuidelijke deel). Veel belangrijker is het dat autoverkeer van De Groote Wielen met als bestemming de kom op een evenwichtige manier geleid wordt naar de (toekomstige) parkeervoorzieningen via de daarvoor bedoelde infrastructuur. Het openhouden van het zuidelijk

deel van de Vlietdijk zal leiden tot een concentratie van autoverkeer via de Rodenborchweg naar de kom, hetgeen niet in evenwicht is met de (toekomstige) parkeervoorzieningen.

Het openstellen van de Vlietdijk leidt op de Rodenborchweg tot een stijging van de intensiteiten van 25% (circa 2500 motorvoertuigen).

Voor een uitvoerige toelichting over de beleidsmatige keuze en de verkeersintensiteiten, die ten grondslag ligt aan het afsluiten van het zuidelijk deel van de Vlietdijk, verwijzen wij inspreker naar de samenvatting en beoordeling van de zienswijzen uit categorie B.

2. Zoals onder 1 aangegeven streeft de gemeente naar een evenwichtige benadering van de (toekomstige) parkeervoorzieningen in het centrum van uit geheel Rosmalen. Daarbij wordt uitgegaan van volledige realisering van De Groote Wielen. Het openhouden van de Vlietdijk draagt aan dat beeld niet bij maar leidt, zoals gezegd, via de Rodenborchweg tot een grotere concentratie van verkeer aan de noordzijde van de kom. Dit levert aan die zijde niet alleen een parkeerprobleem maar komt ook de leefbaarheid en bereikbaarheid niet ten goede.
Voor het economisch goed functioneren van de kom en de leefbaarheid is het van belang zoveel mogelijk het doorgaande verkeer uit de kom te weren. Die wens is ook bestuurlijk steeds uitgesproken. Met name aan de oostzijde van de kom is sprake van veel doorgaand verkeer. Het afsluiten van de Vlietdijk leidt niet tot een verslechtering van de bereikbaarheid van de kom, echter wel tot een afname van het doorgaande verkeer (circa 2500 motorvoertuigen).
In het kader van het bestemmingsplan van 1999 is er veelvuldig overleg geweest met de komwinkeliers, die daarin gesteund werden door de Kamer van Koophandel. Dat overleg heeft uiteindelijk geleid tot de structuur zoals die nu is voorgesteld. Van groot belang was toen wel dat er in het kader van het komplan sprake zou moeten zijn van een kwalitatief hoogwaardige parkeersituatie. Met het realiseren van het stedenbouwkundig plan "Kom Zuid, centrumplan Rosmalen" wordt hieraan voldaan
3. Zie punt 2.
4. De voorzieningenstructuur (detailhandel) in de gemeente 's-Hertogenbosch kent de volgende indeling: stadscentrum (binnenstad), stadsdeelcentrum (Helftheuvelpassage en centrum van Rosmalen), wijkwinkelcentrum (onder andere centrum van De Groote Wielen) , buurtwinkelcentrum (onder andere Molenhoekpassage) en buurtsteunpunten. Voor de dagelijkse en een beperkt deel van de niet-dagelijkse boodschappen zijn bewoners van De Groote Wielen in principe aangewezen op het (toekomstige) wijkwinkelcentrum aan de noordzijde van de Groote Wielenplas in De Groote Wielen. Desgewenst kunnen de bewoners voor de dagelijkse boodschappen en voor een breder aanbod niet-dagelijkse artikelen terecht in het centrum van Rosmalen. Indien het zuidelijk deel van de Vlietdijk wordt afgesloten ligt het niet voor de hand dat voor een vergelijkbaar aanbod aan detailhandelsvoorzieningen veel bewoners in plaats van het centrum van Rosmalen de Helftheuvelpassage of de binnenstad van 's-Hertogenbosch zullen bezoeken. Voor de Helftheuvelpassage geldt dat het aan de westzijde van 's-Hertogenbosch is gelegen. Voor de binnenstad van 's-Hertogenbosch geldt dat enerzijds door de structuur van parkeervoorzieningen (transferia aan de randen van het centrum van 's-Hertogenbosch voor lang parkeren en parkeergarages in de binnenstad voor kort parkeren) zich minder leent voor de dagelijkse boodschappen en dat anderzijds door het veel grotere aanbod aan detailhandels-, horeca- en andersoortige voorzieningen de binnenstad van 's-Hertogenbosch (sterk gericht op recreatief winkelen) zich niet laat vergelijken met het centrum van Rosmalen.
5. De entrees naar de kom van Rosmalen veranderen niet. Vanuit noordelijke richting kan dat zowel via de Empelseweg (Tuinstraat en Raadhuisstraat) als de Rodenborchweg via het Laaghemaal. De entrees sluiten wel goed aan op de parkeervoorzieningen in de kom.

6. Zoals al eerder is aangegeven kunnen de bewoners nog steeds kiezen uit de route via de Empelseweg en via de Rodenborchweg. Wel zal er kritisch gekeken worden naar het moment van afsluiting. De beschikbare capaciteit van de dan aanwezige infrastructuur moet dat moment rechtvaardigen.
7. De kruising van de Bruistensingel – Empelseweg – Blauwe sluisweg – Laaghemaal gaat, mede in het kader van de omlegging van de Zuid-Willemsvaart compleet veranderen. Er wordt de komende jaren gewerkt aan een grote rotonde, die voldoende capaciteit heeft om het verkeer bij een volledig ontwikkelde Groote Wielen te kunnen verwerken.
8. Uit de beschrijving in hoofdlijnen van de voorschriften (artikel 8.2) van het vigerende bestemmingsplan “De Groote Wielen” blijkt dat de centrale as de Vlietdijk een hoofdverbinding voor openbaar vervoer en langzaam verkeer is. Hiermee wordt onder meer bedoeld een busbaan met bussluis en een fietspad in het zuidelijk deel van de Vlietdijk. Aangezien ten westen van en evenwijdig aan de Vlietdijk een langzaam verkeersverbinding met een ongelijkvloerse kruising is gerealiseerd en de route voor het openbaar vervoer is gewijzigd (de bus zal niet meer rijden over het zuidelijk deel van de Vlietdijk), is een busbaan met bussluis niet meer nodig.
9. De zienswijze is duidelijk en behoeft geen nadere mondelinge toelichting.

Conclusie: de zienswijze is ongegrond.

De Jong, Nocturneweg 17, 5245 AK Rosmalen

Samenvatting

1. Als bewoner van De Hoven vindt inspreker de afsluiting van het zuidelijk deel van De Hoven bezwaarlijk. De Vlietdijk is voor lokaal autoverkeer een belangrijke verkeersader richting de wijk Overlaet en de zuidelijker gelegen wijken van Rosmalen, waaronder het centrum. Inspreker volgt deze route bijvoorbeeld dagelijks om zijn kinderen in de Overlaet naar school te brengen.
2. Wanneer de Vlietdijk als lokale verbindingroute zou wegvallen dan moeten bewoners van De Grootte Wielen dagelijks onnodig omrijden. Dit heeft de volgende consequenties:
 - Het omrijden is oneconomisch en onnodig belastend voor het milieu.
 - Het lokale verkeer wordt gedwongen de route van uitgaand verkeer (richting A2) te volgen via de Blauwe Sluisweg. Het moge bekend zijn dat deze verkeersader zonder lokaal verkeer voldoende belast is.
 - De afsluiting van het zuidelijk deel van de Vlietdijk zorgt voor een toename van het verkeer op de Grootte Wielenlaan. Juist op deze laan, die een kinderrijke woonwijk doorsnijdt, is de verkeersveiligheid eerder gebaat bij een afname van het aantal verkeersbewegingen.

Beoordeling

In het vigerende bestemmingsplan "De Grootte Wielen" (vastgesteld op 8 juli 1999) is de verkeers- en vervoerstructuur van De Grootte Wielen beschreven. Kort samengevat houdt deze structuur het volgende in. Via "inprikkers" wordt autoverkeer van en naar De Grootte Wielen zo snel mogelijk naar de randen geleid. Die "inprikkers" zoals de Vlinderlaan zijn wegen met een gebiedsontsluitingsfunctie voor De Grootte Wielen. Vervolgens wordt het autoverkeer, dat een externe bestemming heeft, afgewikkeld via de "randen": Het Hooghemaal, de Blauwe Sluisweg en de Hustenweg. Autoverkeer uit De Grootte Wielen met bestemming het centrum van Rosmalen zal gebruik maken van de Empelseweg (vervolgens de Tuinstraat of Raadhuisstraat) danwel het Laaghemaal en vervolgens de Rodenborchweg. De keuze voor de ontsluitingsstructuur van De Grootte Wielen resulteert in een aantrekkelijk verblijfsgebied met een gunstig klimaat voor fietsers en voetgangers en ook gunstige randvoorwaarden voor verkeersveiligheid. Voor langzaam verkeer (fietsverkeer) worden ook directe verbindingen vanuit De Grootte Wielen met de stad en het centrum van Rosmalen gemaakt. Het openbaar vervoer moet vlot kunnen doorstromen in De Grootte Wielen en zal zoveel mogelijk gebruik maken van gebiedsontsluitingswegen en eigen infrastructuur.

Het openhouden van het zuidelijk deel van de Vlietdijk veroorzaakt meer verkeer door De Grootte Wielen richting noordelijk deel van de kom en verder. Dat strookt niet met de hiervoor beschreven verkeers- en vervoerstructuur en de uitgesproken ambities van het gemeentebestuur om in 2015 het aandeel van het autoverkeer met 10% te hebben verlaagd ten faveure van het openbaar vervoer en met name de fiets.

Voor een uitvoerige toelichting over de beleidsmatige keuze en de verkeersintensiteiten, die ten grondslag ligt aan het afsluiten van het zuidelijk deel van de Vlietdijk, verwijzen wij inspreker naar de samenvatting en beoordeling van de zienswijzen uit categorie B.

Ten aanzien van de door inspreker genoemde bezwaren merken wij het volgende op:

1. In De Grootte Wielen zijn drie schoolgebouwen, waarin meerdere scholen van verschillende denominaties zijn gehuisvest aanwezig. In de nabije toekomst zal een vierde schoolgebouw worden gerealiseerd. Ouders met jonge kinderen hebben keuze uit meerdere scholen qua denominatie en situering. Indien ouders zoals inspreker ervoor kiezen om een school buiten hun

woonwijk te kiezen voor hun kinderen en daardoor een grotere afstand moeten afleggen, betekent dit niet dat ons college dat moet faciliteren middels het openhouden van het zuidelijk deel van de Vlietdijk. De school kan nog steeds goed bereikt worden met de auto.

2. Ten aanzien van door inspreker aangegeven consequenties van de afsluiting van het zuidelijk deel van de Vlietdijk merken wij het volgende op:
 - a. Het omrijden voor de auto naar de noordzijde van de kom betreft een beperkt deel van De Groote Wielen (deel van De Hoven en van Broekland). Het gaat daarbij om maximaal 1,5 km ofwel 2 minuten. Daarentegen maakt het de bewoners makkelijker om vaker de fiets te pakken voor deze korte ritten. Overigens geldt het vaker de fiets pakken voor iedereen. Die insteek wordt door het gemeentebestuur versterkt door de realisering van snelle en veilige fietsroutes, daar waar nodig de hoofdinfrastructuur voor de auto ongelijkvloers kruisend. Het openstellen van de Vlietdijk heeft niet alleen als resultaat dat meer bewoners de auto voor deze korte ritten zullen pakken (en dus minder de fiets) maar dat er ook meer verkeer via de Rodenborchweg gaat rijden, dat geen bestemming in de kom van Rosmalen heeft (o.a. verkeer vanaf Empel dat langs de oostzijde van de kom rijdt). Dat staat op gespannen voet met de uitgesproken ambities voor de kom (verbeteren bereikbaarheid, leefbaarheid en economische vitaliteit).
 - b. Er zijn 2 routes die naar de kom van Rosmalen leiden, één via de Empelseweg en één via de Rodenborchweg. Met betrekking tot de westzijde het volgende: De kruising van de Bruistensingel – Empelseweg – Blauwe sluisweg – Laaghemaal gaat, mede in het kader van de omlegging van de Zuid-Willemsvaart compleet veranderen. Er wordt de komende jaren gewerkt aan een grote rotonde, die voldoende capaciteit heeft om het verkeer bij een volledig ontwikkelde Groote Wielen te kunnen verwerken
 - c. In tegenstelling tot Het Hooghemaal en het Laaghemaal, die gebiedsontsluitingswegen zijn, is de Groote Wielenlaan een erftoegangsweg. Dit betekent concreet dat autoverkeer bij voorkeur gebruik dient te maken van Het Hooghemaal en het Laaghemaal om De Groote Wielen te bereiken en te verlaten. Vanwege het verschil in functie heeft de Groote Wielenlaan dan ook een ander profiel en geldt er een lagere maximumsnelheid. Om inzicht te verkrijgen in de effecten van het afsluiten van het zuidelijke deel van de Vlietdijk zijn indicatieve berekeningen uitgevoerd. De berekeningen hebben betrekking op het jaar 2020 bij een volledig gerealiseerde Groote Wielen. Indien het zuidelijke deel van de Vlietdijk wordt afgesloten bedraagt het aantal motorvoertuigen per etmaal op de Groote Wielenlaan:
 - tussen de 1500 en de 4000 voor het wegvak tussen de Vlinderlaan en de Vlietdijk. Indien het zuidelijke deel van de Vlietdijk wordt opengehouden bedraagt het aantal motorvoertuigen per etmaal op de Groote Wielenlaan:
 - tussen de 1000 en de 5000 voor het wegvak tussen de Vlinderlaan en de Vlietdijk. Uit het voorgaande blijkt dat door het openhouden van de Vlietdijk de belasting van de Groote Wielenlaan ter hoogte van de Vlietdijk toeneemt met circa 1000 motorvoertuigen.

Conclusie: de zienswijze is ongegrond.

Super de Boer Winkels B.V., Postbus 2680, 3800 GE Amersfoort

Samenvatting

Inspreker maakt bezwaar tegen de voorgenomen afsluiting van het zuidelijk deel van de Vlietdijk voor autoverkeer. De bezwaren zijn gebaseerd op de volgende argumenten:

1. Volgens inspreker wegen de redenen, die ten grondslag liggen aan het voorgenomen besluit tot afsluiting van het zuidelijk deel van de Vlietdijk, niet op tegen het afzwakken van de commerciële slagkracht van het centrum Rosmalen als geheel. Veel bewoners van De Hoven en Broekland missen hierdoor een direct aansluitpunt op het centrum van Rosmalen.
2. In meerdere gesprekken met medewerkers van de gemeente is er gesproken over de parkeerdruk van onder andere de Vreeburgpassage. Tijdens de gesprekken is de afsluiting van de Vlietdijk geheel niet aan de orde geweest.
3. De beoogde positieve effecten, die de sluiting van de Vlietdijk met zich meebrengt wegen niet op tegen een keur aan negatieve aspecten, te weten:
 - a. Het omrijden van consumenten (irritatie en milieubelastend);
 - b. Onveiligheid voor overstekende voetgangers door toenemende verkeersdrukte op alternatieve routes (met name bij de omliggende scholen);
 - c. Het bemoeilijken van de integratie tussen bewoners van De Groote Wielen en het centrum van Rosmalen;
 - d. Omzetschade als gevolg van het afsluiten van de Vlietdijk.
4. Inspreker wenst gebruik te maken van de mogelijkheid om een en ander toe te lichten. Hij zal derhalve nog contact opnemen met de gemeente voor het maken van een afspraak.

Beoordeling

In het vigerende bestemmingsplan "De Groote Wielen" (vastgesteld op 8 juli 1999) is de verkeers- en vervoerstructuur van De Groote Wielen beschreven. Kort samengevat houdt deze structuur het volgende in. Via "inprikkers" wordt autoverkeer van en naar De Groote Wielen zo snel mogelijk naar de randen geleid. Die "inprikkers" zoals de Vlinderlaan zijn wegen met een gebiedsontsluitingsfunctie voor De Groote Wielen. Vervolgens wordt het autoverkeer, dat een externe bestemming heeft, afgewikkeld via de "randen": Het Hooghemaal, de Blauwe Sluisweg en de Hustenweg. Autoverkeer uit De Groote Wielen met bestemming het centrum van Rosmalen zal gebruik maken van de Empelseweg (vervolgens de Tuinstraat of Raadhuisstraat) danwel het Laaghemaal en vervolgens de Rodenborchweg. De keuze voor de ontsluitingsstructuur van De Groote Wielen resulteert in een aantrekkelijk verblijfsgebied met een gunstig klimaat voor fietsers en voetgangers en ook gunstige randvoorwaarden voor verkeersveiligheid. Voor langzaam verkeer (fietsverkeer) worden ook directe verbindingen vanuit De Groote Wielen met de stad en het centrum van Rosmalen gemaakt. Het openbaar vervoer moet vlot kunnen doorstromen in De Groote Wielen en zal zoveel mogelijk gebruik maken van gebiedsontsluitingswegen en eigen infrastructuur.

Het openhouden van het zuidelijk deel van de Vlietdijk veroorzaakt meer verkeer door De Groote Wielen richting noordelijk deel van de kom en verder. Dat strookt niet met de hiervoor beschreven verkeers- en vervoerstructuur en de uitgesproken ambities van het gemeentebestuur om in 2015 het aandeel van het autoverkeer met 10% te hebben verlaagd ten faveure van het openbaar vervoer en met name de fiets.

Voor een uitvoerige toelichting over de beleidsmatige keuze en over de verkeersintensiteiten, die ten grondslag ligt aan het afsluiten van het zuidelijk deel van de Vlietdijk, verwijzen wij inspreker naar de samenvatting en beoordeling van de zienswijzen uit categorie B.

Voordat wij ingaan op de door inspreker genoemde bezwaren wijzen wij ook op de beantwoording van de zienswijze van de Ondernemersvereniging KOM Rosmalen. Beide zienswijzen vertonen veel overeenkomsten met elkaar.

1. De verbinding tussen De Groote Wielen en de kom van Rosmalen is goed voor zowel de auto als de fiets. Met het afsluiten van het zuidelijk deel van de Vlietdijk wordt juist invulling gegeven aan een evenwichtige benadering van de (toekomstige) parkeervoorzieningen in de kom. Door het openhouden van de Vlietdijk voor gemotoriseerd verkeer wordt juist die balans verstoord. Er komt te veel druk van het autoverkeer via de Rodenborchweg op het noordelijk deel van de kom hetgeen zowel de bereikbaarheid als de leefbaarheid van deze omgeving niet ten goede komt. Verder wordt opgemerkt dat slechts een beperkt deel van De Groote Wielen dat met de auto naar de kom wil wat meer om zal moeten rijden. Het gaat daarbij om maximaal 1,5 km ofwel 2 minuten. Beleidsmatig staat daar tegenover dat met de voorgestane structuur voor de auto en de fiets er beter invulling kan worden gegeven aan de ambities die door de raad zijn uitgesproken ten aanzien van vermindering van het aandeel van de auto in de vervoerswijzekeuze (10% in 2015)
2. De gesprekken met Super de Boer en de eigenaar van de Vreeburgpassage hebben plaatsgevonden in de periode vanaf april 2008 en hebben uitsluitend betrekking gehad op de parkeerproblematiek nabij de Vreeburgpassage. Directe aanleiding voor de gesprekken was het ontwerp bestemmingsplan "Centrum Rosmalen" zoals dat in februari 2008 ter inzage is gelegd. In de gesprekken met betrekking tot de parkeerproblematiek was er geen enkele aanleiding om de afsluiting van het zuidelijke deel van de Vlietdijk ter sprake te brengen. De besluitvorming omtrent de afsluiting van de Vlietdijk voor autoverkeer dateert immers al van 1999, moet al jaren bekend geweest zijn bij de ondernemers in het centrum van Rosmalen, en maakt geen onderdeel uit van de besluitvorming omtrent het ontwerp bestemmingsplan "Centrum Rosmalen" of de regelgeving in dat plan.
3. Ten aanzien van de door inspreker aangegeven negatieve aspecten merken wij het volgende op:
 - a. Het streven van ons college en onze raad is erop gericht het autogebruik terug te dringen en het fietsgebruik te stimuleren (zie uiteenzetting over beleidsmatige keuze / verkeer). De wijze waarop de fiets op een snelle en veilige manier zich naar de kom kan verplaatsen en de geplande uitbreidingen van stallingsvoorzieningen voor de fiets dragen bij aan het halen van die ambitie. We zijn daarnaast van mening, zoals hiervoor is aangegeven, dat de verbinding voor de auto goed is en afgestemd op de (toekomstige) parkeervoorzieningen.
 - b. Op 21 mei 2010 is er een verkeersschouw in De Groote Wielen gehouden. Verschillende aanpassingen zijn sindsdien doorgevoerd. De situatie ter plaatse van de Hobbitstee wordt samen met de school uitgewerkt in het kader van het Brabants Verkeersveiligheidslabel.
 - c. Uit vorenstaande mag duidelijk zijn dat wij van mening zijn dat er sprake zal zijn van uitstekende verbindingen tussen De Groote Wielen en de rest van Rosmalen en wel voor zowel de auto als de fiets.
 - d. Uit vorenstaande mag blijken dat wij zeker geen omzetschade verwachten.
4. Na ontvangst van de op 8 maart 2010 gefaxte zienswijze heeft de behandelend ambtenaar telefonisch contact opgenomen met een medewerker van het bedrijf voor het maken van een afspraak. Daar de behandelend medewerker van het bedrijf niet aanwezig was, heeft onze medewerker verzocht om teruggebeld te worden. Tot op heden is niet teruggebeld.

Conclusie: de zienswijze is ongegrond.

Van Dartel, Waterbies 6, 5236 SP Empel

Samenvatting

Inspreker sluit zich aan bij de ontvangen zienswijzen over de voorgenomen afsluiting van de Vlietdijk.

Beoordeling

In het vigerende bestemmingsplan "De Groote Wielen" (vastgesteld op 8 juli 1999) is de verkeers- en vervoerstructuur van De Groote Wielen beschreven. Kort samengevat houdt deze structuur het volgende in. Via "inprikkers" wordt autoverkeer van en naar De Groote Wielen zo snel mogelijk naar de randen geleid. Die "inprikkers" zoals de Vlinderlaan zijn wegen met een gebiedsontsluitingsfunctie voor De Groote Wielen. Vervolgens wordt het autoverkeer, dat een externe bestemming heeft, afgewikkeld via de "randen": Het Hooghemaal, de Blauwe Sluisweg en de Hustenweg. Autoverkeer uit De Groote Wielen met bestemming het centrum van Rosmalen zal gebruik maken van de Empelseweg (vervolgens de Tuinstraat of Raadhuisstraat) danwel het Laaghemaal en vervolgens de Rodenborchweg. De keuze voor de ontsluitingsstructuur van De Groote Wielen resulteert in een aantrekkelijk verblijfsgebied met een gunstig klimaat voor fietsers en voetgangers en ook gunstige randvoorwaarden voor verkeersveiligheid. Voor langzaam verkeer (fietsverkeer) worden ook directe verbindingen vanuit De Groote Wielen met de stad en het centrum van Rosmalen gemaakt. Het openbaar vervoer moet vlot kunnen doorstromen in De Groote Wielen en zal zoveel mogelijk gebruik maken van gebiedsontsluitingswegen en eigen infrastructuur.

Het openhouden van het zuidelijk deel van de Vlietdijk veroorzaakt meer verkeer door De Groote Wielen richting noordelijk deel van de kom en verder. Dat strookt niet met de hiervoor beschreven verkeers- en vervoerstructuur en de uitgesproken ambities van het gemeentebestuur om in 2015 het aandeel van het autoverkeer met 10% te hebben verlaagd ten faveure van het openbaar vervoer en met name de fiets.

Voor een uitvoerige toelichting over de beleidsmatige keuze en de verkeersintensiteiten, die ten grondslag ligt aan het afsluiten van het zuidelijk deel van de Vlietdijk, verwijzen wij inspreker naar de samenvatting en beoordeling van de zienswijzen uit categorie B.

Conclusie: de zienswijze is ongegrond.

Venemans en Straatsma, Nocturneweg 35, 5245 AK Rosmalen

Samenvatting

Insprekers maken op twee punten bezwaar tegen het voorontwerp bestemmingsplan:

1. Insprekers maken bezwaar tegen de voorgenomen afsluiting van het zuidelijk deel van de Vlietdijk op grond van de volgende overwegingen:
 - a. De kinderen van insprekers zitten op de crèche Confetti en op basisschool De Overlaet en moeten door een combinatie van doorreis woon/werkverkeer met de auto naar school worden gebracht. Het daartoe noodzakelijkerwijs bereiken van de Rodenborchweg is, zeker in de spits, ondoenlijk als de Vlietdijk wordt afgesloten.
 - b. Insprekers merken dat ouders van vriendjes van hun kinderen De Groote Wielen een afgelegen wijk vinden. Met het afsluiten van de Vlietdijk komt De Groote Wielen echt op afstand te liggen.
 - c. De bereikbaarheid van het station Rosmalen met de auto (voor het afhalen en wegbrengen van de bejaarde ouders van insprekers) is voor insprekers van groot belang.
 - d. In de periode rond de aankoop van hun woning hebben insprekers zich terdege georiënteerd op de ligging van de wijk. Zij wilden nadrukkelijk in Rosmalen, in de nabijheid van het centrum en het station, blijven wonen en hebben zich gerust laten stellen door de in die tijd door de gemeente verstrekte kaart, waarop de Vlietdijk als doorgaande weg stond ingetekend.

Insprekers verzoeken dringend het voorgenomen besluit om het afsluiten van het zuidelijk deel van de Vlietdijk te heroverwegen
2. Insprekers maken bezwaar tegen het bedrijventerrein De Groote Vliet aan de Blauwe Sluisweg en tussen Het Hooghemaal en het Laaghemaal op grond van de volgende overwegingen:
 - a. Het bedrijventerrein is om meerdere redenen niet nodig. Ten eerste, het blijkt dat de prognoses voor het aantal benodigde hectaren bedrijventerrein steeds te hoog wordt ingeschat. Insprekers verwijzen naar een artikel in het tijdschrift Binnenlands Bestuur van 5 maart 2010. Ten tweede, vragen insprekers zich af of elke kern in de gemeente een eigen bedrijventerreintje moet hebben. Weliswaar is de Kruisstraat afgefallen, maar bij Empel wordt het bedrijventerrein ook al uitgebreid. Ten derde, insprekers vragen zich af of op de huidige bedrijventerreinen geen ruimte meer is. De Brand is nog niet vol.
 - b. Insprekers vinden het bedrijventerrein niet passen in de structuur van De Groote Wielen. Tussen de Overlaet en het eigenlijke woongebied van De Groote Wielen is een groene zone opgenomen, waar de sportvelden en een park zijn gesitueerd. Het is typisch dat deze groene zone eindigt in een bedrijventerrein.
 - c. Het bedrijventerrein belemmert het woongenot in De Groote Wielen. Het bedrijventerrein ligt tegen De Hoven aan en wordt alleen gescheiden door Het Hooghemaal. Komende vanaf de A2 moet men eerst langs het bedrijventerrein voordat men zijn woning bereikt. Dit is geen representatieve route. Hoewel de gemeente dit wil opvangen met het vestigen van bedrijven, die zichtlocaties nodig hebben en zich representatief zullen willen presenteren, blijft het natuurlijk een bedrijventerrein. Op de fiets is het nog erger, omdat men pal langs het bedrijventerrein of er door rijdt (afhankelijk van de bestemming in de Groote Wielen).
3. Insprekers zijn bereid een mondelinge toelichting te geven.

Beoordeling

In het vigerende bestemmingsplan "De Groote Wielen" (vastgesteld op 8 juli 1999) is de verkeers- en vervoerstructuur van De Groote Wielen beschreven. Kort samengevat houdt deze structuur het volgende in. Via "inprikkers" wordt autoverkeer van en naar De Groote Wielen zo snel mogelijk naar de randen geleid. Die "inprikkers" zoals de Vlinderlaan zijn wegen met een gebiedsontsluitingsfunctie voor De Groote Wielen. Vervolgens wordt het autoverkeer, dat een externe bestemming heeft, afgewikkeld via de "randen": Het Hooghemaal, de Blauwe Sluisweg en de Hustenweg. Autoverkeer uit De Groote Wielen met bestemming het centrum van Rosmalen zal gebruik maken van de Empelseweg (vervolgens de Tuinstraat of Raadhuisstraat) danwel het Laaghemaal en vervolgens de Rodenborchweg. De keuze voor de ontsluitingsstructuur van De Groote Wielen resulteert in een aantrekkelijk verblijfsgebied met een gunstig klimaat voor fietsers en voetgangers en ook gunstige randvoorwaarden voor verkeersveiligheid. Voor langzaam verkeer (fietsverkeer) worden ook directe verbindingen vanuit De Groote Wielen met de stad en het centrum van Rosmalen gemaakt. Het openbaar vervoer moet vlot kunnen doorstromen in De Groote Wielen en zal zoveel mogelijk gebruik maken van gebiedsontsluitingswegen en eigen infrastructuur.

Het openhouden van het zuidelijk deel van de Vlietdijk veroorzaakt meer verkeer door De Groote Wielen richting noordelijk deel van de kom en verder. Dat strookt niet met de hiervoor beschreven verkeers- en vervoerstructuur en de uitgesproken ambities van het gemeentebestuur om in 2015 het aandeel van het autoverkeer met 10% te hebben verlaagd ten faveure van het openbaar vervoer en met name de fiets.

Voor een uitvoerige toelichting over de beleidsmatige keuze en de verkeersintensiteiten, die ten grondslag ligt aan het afsluiten van het zuidelijk deel van de Vlietdijk, verwijzen wij inspreker naar de samenvatting en beoordeling van de zienswijzen uit categorie B.

1. Ten aanzien van de door insprekers aangegeven overwegingen over de Vlietdijk merken wij het volgende op:
 - a. In De Groote Wielen zijn drie schoolgebouwen, waarin meerdere scholen van verschillende denominaties en buitenschoolse opvang zijn gehuisvest aanwezig. In de nabije toekomst zal een vierde schoolgebouw worden gerealiseerd. Ouders met jonge kinderen hebben keuze uit meerdere scholen (inclusief buitenschoolse opvang) qua denominatie en situering. Indien ouders zoals insprekers een school en buitenschoolse opvang buiten hun woonwijk hebben voor hun kinderen dan zijn deze bestemmingen voor de auto ook bij afsluiting goed te bereiken. Ter info: nog dit jaar zijn er een tweetal voor insprekers belangrijke rotondes gerealiseerd, te weten: De Groote Wielenlaan – De Blauwe Sluisweg en Het Hooghemaal – De Blauwe Sluisweg.
 - b. Alleen met de auto wordt de afstand tussen een deel van de Hoven/Broekland en de Overlaet wat groter. Het gaat daarbij om maximaal 1,5 km ofwel 2 minuten. Dat zien wij niet als bezwaarlijk. Daartegenover staan veilige en snelle verbindingen voor de voetganger en de fietser. Daar zullen veel kinderen en hun ouders meer baat bij hebben.
 - c. Het station van Rosmalen is ook voor u met de auto uitstekend te bereiken en wel via De Blauwe Sluisweg, Empelseweg en de zuidzijde van de kom Rosmalen.
 - d. In het Informatiecentrum De Groote Wielen zijn kaarten met het stedenbouwkundig plan van De Groote Wielen verkrijgbaar en is een maquette met het stedenbouwkundig plan van De Groote Wielen te zien. Op de oude(re) versies van de kaarten is een weg ingetekend. Uit deze versies valt niet op te maken wat voor type weg dit deel van de Vlietdijk is. Op de voorlaatste versie van de kaart is een weg, die voorzien is van een

arcering, ingetekend. Uit deze versie van de kaart valt niet op te maken wat de arcering inhoudt. Een dergelijke arcering is eveneens te zien op de maquette. De maquette is al enkele jaren niet aangepast. Op de laatste/huidige versie van de kaart is er geen weg ingetekend. Aan de kaarten en de maquette van het stedenbouwkundig plan kunnen geen rechten worden ontleend omdat het stedenbouwkundig plan geen juridisch plan is.

2. Ten aanzien van de door insprekers aangegeven overwegingen over bedrijventerrein De Grootte Vliet merken wij het volgende op:

- a. De gemeente heeft een bedrijventerreinen visie opgesteld en die is door de raad vastgesteld in 2004. De visie loopt tot 2015. De visie geeft de ontwikkeling aan per segment in grootte en naar aard van de activiteiten. Het is niet zo dat alle activiteiten op een willekeurig terrein gevestigd kunnen worden. Dit is heel specifiek geformuleerd per bedrijven terrein. Voor De Grootte Vliet is dat inderdaad het topsegment uit de groothandel en de zakelijke dienstverlening waar 's-Hertogenbosch 45% van zijn werkgelegenheid aan te danken heeft. Dit geeft dus ook de grootste zekerheid dat er goed met het gebied wordt omgegaan; mede met het oog op de landschappelijke inpassing door groen en veel waterpartijen.

Er wordt verwezen naar een artikel in de media, maar met alle respect heeft de gemeente 's-Hertogenbosch de laagste gronduitgifte uit de hele provincie en is zeker niet te vergelijken met de rest van Nederland. We gaan restrictief om met onze gronden en stellen hoge nieuwbouw eisen, waardoor we gemiddeld niet meer dan 2 ha per jaar uitgeven de laatste 10 jaar.

Ook De Brand wordt aangehaald als een lokatie waar ruimte zit. Natuurlijk zijn onderdelen nog niet verkocht, maar dat heeft te maken met de zeer hoge eisen die er aan gesteld worden zoals bouwen in 7 lagen met een hoogte van 20 tot 22 meter en met bebouwd parkeren. Voorts zijn die kavels ook nog eens zeer groot 15.000 tot 34.000 m². Dit zijn kavels die we strategisch in portefeuille hebben voor grote kandidaten die er iedere 5 jaar voorbij komen zoals SAP en BDO & CTAC op Pettelaar Park. De stad heeft dit segment nodig.

Om de vragen uit de markt zo goed mogelijk te beantwoorden moeten we dus meerdere soorten kavels met verschillende bestemmingen in het assortiment hebben.

- b. Het voorontwerp bestemmingsplan "De Grootte Wielen" (januari 2010) is een voortzetting van het beleid zoals verwoord in het gelijknamige geldende bestemmingsplan uit 1999. Voor de invulling van bedrijventerrein De Grootte Vliet wordt uitgegaan van de segmenten kantoorachtige bebouwing, volumineuze detailhandel en groothandel en dienstverlening. Zoals onder punt a is vermeld dient het aanbod aan type bedrijventerreinen en soorten kavels te zijn afgestemd op vraag vanuit de markt. Indien De Grootte Vliet niet zou worden gerealiseerd dan hebben ondernemers minder keuze uit andere bedrijventerreinen met een vergelijkbaar profiel als De Grootte Vliet.

Het stedenbouwkundig plan voor De Grootte Vliet is afgestemd op de Sport- en Recreatiezone. De bedrijfskavels van ca. 90 bij 100 meter, afmetingen waarbinnen twee tot zes middelgrote bedrijven kunnen worden gerealiseerd, zijn ingebed in een openbare ruimte met een groen karakter als voortzetting van de Sport- en Recreatiezone. Aan de noordwestzijde van het bedrijventerrein is een helytenfilter geprojecteerd, dat de "kop" van de geleidingszone vormt. Het duurzame en groene karakter van het terrein enerzijds en de hoge beeld- en kwaliteitseisen anderzijds zorgen ervoor dat het terrein goed verankert en op een natuurlijke manier past in het grote geheel "De Grootte Wielen". Een

combinatie van woonbuurten, centrum voor winkels en voorzieningen, parken, een sport- en recreatiezone en bedrijvenpark bepalen de stedenbouwkundige structuur van de wijk. De ruimtelijke opzet gaat uit van een duurzame wijk waarin de bovengenoemde ruimtelijke en functionele aspecten samen in harmonie met elkaar gaan en elkaar versterken.

- c. De westzijde van het bedrijventerrein De Grootte Vliet is een zichtlocatie. De te realiseren bedrijfsgebouwen dienen een hoogwaardige en representatieve uitstraling te hebben. Om dit te bereiken wordt enerzijds de ontwikkeling van een bouwplan voor een bedrijfsgebouw intensief begeleid door een stedenbouwkundige van de gemeente en wordt anderzijds het bouwplan ter beoordeling voorgelegd aan de welstandscommissie. In samenhang met de inrichting van de openbare ruimte (onder andere het helofytenfilter) wordt gestreefd naar een bedrijventerrein met representatieve uitstraling, die afgestemd is op de omgeving. De gemeente heeft zeer hoge eisen gesteld voor dit bedrijventerrein. Deze eisen zijn in het beeldkwaliteitplan Bedrijvenpark De Grootte Vliet beschreven. Het plan is in 2004 door de raad vastgesteld. Daarin wordt nadrukkelijk aangegeven dat er een kwalitatief duurzaam terrein, rekening houdende met het woonmilieu en de functionaliteit van de wijk De Grootte Wielen, wordt ontwikkeld. Het terrein mag op geen enkele manier hinder voor de aanwezige en de beoogde woonsfeer veroorzaken.
3. De zienswijze is duidelijk en behoeft geen nadere mondelinge toelichting.

Conclusie: de zienswijze is ongegrond.

Wijkraad Rosmalen Centrum en Hondsborg, Schoolstraat 26, 5241 VB Rosmalen

Samenvatting

1. De zienswijze richt zich tegen het afsluiten van het zuidelijk deel van de Vlietdijk, omdat daarmee de veel gebruikte verbindingsweg tussen De Grootte Wielen naar het centrum van Rosmalen -die het college en de raad als stadsdeelcentrum willen ontwikkelen-, wordt afgesloten. De consequentie daarvan is dat de bereikbaarheid voor de bewoners van De Grootte Wielen naar de centrumvoorzieningen voornamelijk via de Empelseweg, Raadhuisstraat en Tuinstraat/Dorpsstraat mogelijk is. Ook een directere bereikbaarheid met Perron 3 en het NS-station wordt door het opheffen van de rechtstreekse verbinding via de Vlietdijk-Rodenborchweg ongedaan gemaakt.
2. Ten opzichte van het ontwerp bestemmingsplan "Centrum Rosmalen" ontstaat er een structurele verandering van de bereikbaarheid van het centrumgebied door deze wijziging van de wegenstructuur, zonder rekening te houden met de structurele consequenties voor de bestaande en de nieuwe centrumvoorzieningen in het "Kom Zuid, centrumplan Rosmalen". Zo zal de bereikbaarheid van de geplande parkeergarage alleen van de Dorpsstraat, door de voorgestelde wijziging van de wegenstructuur, tot onaanvaardbare hoge verkeersintensiteiten leiden. Dit heeft tot gevolg dat aan de vestigingsvoorwaarde van een goede bereikbaarheid van de parkeergarage, als onderdeel van het stedenbouwkundig plan "Kom Zuid, centrumplan Rosmalen" niet kan worden voldaan.
3. In de zienswijze van de Wijkraad Rosmalen Centrum en Hondsborg van maart 2008 op het ontwerp bestemmingsplan "Centrum Rosmalen" heeft inspreker zijn bedenkingen hierover reeds naar voren gebracht.. Echter, door de instemming van de raad met het stedenbouwkundig plan "Kom Zuid, centrumplan Rosmalen" voor een éézijdige bereikbaarheid van de geplande parkeergarage via de Tuinstraat/Dorpsstraat voor de bewoners van De Grootte Wielen en Rosmalen via de Molenstraat/Burgemeester Woltersstraat zijn de bedenkingen van inspreker over de afwikkeling in de Dorpsstraat verder toegenomen.

Beoordeling

In het vigerende bestemmingsplan "De Grootte Wielen" (vastgesteld op 8 juli 1999) is de verkeers- en vervoerstructuur van De Grootte Wielen beschreven. Kort samengevat houdt deze structuur het volgende in. Via "inprikkers" wordt autoverkeer van en naar De Grootte Wielen zo snel mogelijk naar de randen geleid. Die "inprikkers" zoals de Vlinderlaan zijn wegen met een gebiedsontsluitingsfunctie voor De Grootte Wielen. Vervolgens wordt het autoverkeer, dat een externe bestemming heeft, afgewikkeld via de "randen": Het Hooghemaal, de Blauwe Sluisweg en de Hustenweg. Autoverkeer uit De Grootte Wielen met bestemming het centrum van Rosmalen zal gebruik maken van de Empelseweg (vervolgens de Tuinstraat of Raadhuisstraat) danwel het Laaghemaal en vervolgens de Rodenborchweg. De keuze voor de ontsluitingsstructuur van De Grootte Wielen resulteert in een aantrekkelijk verblijfsgebied met een gunstig klimaat voor fietsers en voetgangers en ook gunstige randvoorwaarden voor verkeersveiligheid. Voor langzaam verkeer (fietsverkeer) worden ook directe verbindingen vanuit De Grootte Wielen met de stad en het centrum van Rosmalen gemaakt. Het openbaar vervoer moet vlot kunnen doorstromen in De Grootte Wielen en zal zoveel mogelijk gebruik maken van gebiedsontsluitingswegen en eigen infrastructuur.

Het openhouden van het zuidelijk deel van de Vlietdijk veroorzaakt meer verkeer door De Grootte Wielen richting noordelijk deel van de kom en verder. Dat strookt niet met de hiervoor beschreven verkeers- en vervoerstructuur en de uitgesproken ambities van het gemeentebestuur om in 2015 het

aandeel van het autoverkeer met 10% te hebben verlaagd ten faveure van het openbaar vervoer en met name de fiets.

Voor een uitvoerige toelichting over de beleidsmatige keuze en de verkeersintensiteiten, die ten grondslag ligt aan het afsluiten van het zuidelijk deel van de Vlietdijk, verwijzen wij inspreker naar de samenvatting en beoordeling van de zienswijzen uit categorie B.

Ten aanzien van de door inspreker genoemde bezwaren merken wij het volgende op:

1. Tussen De Groote Wielen en het centrum van Rosmalen zal door afsluiting van het zuidelijk deel van de Vlietdijk sprake zijn van goede verbindingen voor zowel de auto als de fiets. Omrijden voor de auto is slechts voor een beperkt deel van De Groote Wielen aan de orde (het centrale zuidelijke deel). Het gaat daarbij om maximaal 1,5 km ofwel 2 minuten. Veel belangrijker is het dat autoverkeer van De Groote Wielen met als bestemming de kom op een evenwichtige manier geleid wordt naar de (toekomstige) parkeervoorzieningen via de daarvoor bedoelde infrastructuur. Dat geldt wel voor geheel Rosmalen, inclusief een volledige Groote Wielen. Het openhouden van de Vlietdijk draagt aan dat beeld niet bij maar leidt via de Rodenborchweg tot een grotere concentratie van verkeer aan de noordzijde van de kom, hetgeen de leefbaarheid en bereikbaarheid niet zal bevorderen.

Voor het economisch goed functioneren van de kom en de leefbaarheid is het van belang zoveel mogelijk het doorgaande verkeer ten opzichte van de kom te weren. Die wens is ook bestuurlijk steeds uitgesproken. Met name aan de oostzijde van de kom is sprake van veel doorgaand verkeer. Het afsluiten van de Vlietdijk leidt dus niet tot een verslechtering van de bereikbaarheid van de kom, echter wel tot een afname van het doorgaande verkeer (circa 2500 motorvoertuigen) en daarmee een verbetering van zowel de bereikbaarheid als de leefbaarheid van de kom en omgeving.

In het kader van het bestemmingsplan van 1999 is er overigens veelvuldig overleg geweest met de komwinkeliers, die daarin geadviseerd werden door de Kamer van Koophandel. Dat overleg heeft uiteindelijk geleid tot de structuur zoals die nu is voorgesteld, dus inclusief het afsluiten van het zuidelijk deel van de Vlietdijk. Van groot belang was toen wel dat er in het kader van het komplan sprake zou moeten zijn van een kwalitatief hoogwaardige parkeersituatie (evenwichtige spreiding van de parkeervoorzieningen).

2. De toekomstige parkeergarage is gesitueerd aan de zuid/westzijde van het centrum. Deze is zeer goed bereikbaar via de Tuinstraat en de Burg. Woltersstraat maar blijft ook bereikbaar via de zuidzijde van de kom vanuit oostelijke richting.
3. Dit onderdeel uit de zienswijze is primair gericht tegen het stedenbouwkundig plan "Kom Zuid, centrumplan Rosmalen" en het ontwerp bestemmingsplan "Rosmalen" uit 2008. Het stedenbouwkundig plan "Kom Zuid, centrumplan Rosmalen" en het ontwerp bestemmingsplan "Rosmalen" uit 2008 kennen hun eigen procedures, die los staan van de procedure voor het bestemmingsplan "De Groote Wielen". Overigens, aangezien het stedenbouwkundig plan "Kom Zuid, centrumplan Rosmalen" ingrijpend is gewijzigd zal het ontwerp bestemmingsplan "Rosmalen" uit 2008 worden aangepast en naar verwachting eind 2010 of begin 2011 in procedure worden gebracht.

Conclusie: de zienswijze is ongegrond.

Van Neerven, Hooiwagen 62, 5247 HA Rosmalen

Samenvatting

Inspreker maakt bezwaar tegen de voorgenomen afsluiting van het zuidelijk deel van de Vlietdijk voor autoverkeer. De bezwaren zijn gebaseerd op de volgende argumenten:

1. Het argument dat afsluiting nodig is om te zorgen dat de bewoners van De Grootte Wielen geen gebruik maken van de parkeerplaats bij Super de Boer is niet logisch. Afsluiting van de Vlietdijk zal hiervoor weinig effect hebben. Want als men aan deze kant van het centrum van Rosmalen boodschappen wil doen, zal men omrijden om bij de winkels te kunnen parkeren.
2. Er zal nauwelijks minder verkeer over de Rodenborchweg gaan, terwijl de negatieve gevolgen groot moeten worden ingeschat:
 - a. Er moet flink worden omgereden, voor het gezin van inspreker 3,4 km tot 5,2 km per retourrit extra binnen de kern Rosmalen. Om een idee te geven van de totale extra verkeersdruk: bij één rit per dag per gezin is dit 5 km x 365 dagen x 3200 woningen in De Grootte Wielen = 5.840.000 km extra. Dit is volledig in strijd met het energie- en milieubeleid van de gemeente 's-Hertogenbosch.
 - b. Door de omleiding zal het op de Grootte Wielenlaan, de Vlinderlaan en het Laaghemaal veel drukker worden. Momenteel is de situatie bij de oversteekplaats van het Hemaalpad al gevaarlijk en bij OJC en de Hobbitstee al zorgelijk, maar met nog meer verkeer wordt dit nog erger.
3. Door het afsluiten van een directe verbinding wordt de nog prille sociale link van de nieuwe bewoners met het centrum van Rosmalen verbroken nog voor die ontstaan is.

Beoordeling

In het vigerende bestemmingsplan "De Grootte Wielen" (vastgesteld op 8 juli 1999) is de verkeers- en vervoerstructuur van De Grootte Wielen beschreven. Kort samengevat houdt deze structuur het volgende in. Via "inprikkers" wordt autoverkeer van en naar De Grootte Wielen zo snel mogelijk naar de randen geleid. Die "inprikkers" zoals de Vlinderlaan zijn wegen met een gebiedsontsluitingsfunctie voor De Grootte Wielen. Vervolgens wordt het autoverkeer, dat een externe bestemming heeft, afgewikkeld via de "randen": Het Hooghemaal, de Blauwe Sluisweg en de Hustenweg. Autoverkeer uit De Grootte Wielen met bestemming het centrum van Rosmalen zal gebruik maken van de Empelseweg (vervolgens de Tuinstraat of Raadhuisstraat) danwel het Laaghemaal en vervolgens de Rodenborchweg. De keuze voor de ontsluitingsstructuur van De Grootte Wielen resulteert in een aantrekkelijk verblijfsgebied met een gunstig klimaat voor fietsers en voetgangers en ook gunstige randvoorwaarden voor verkeersveiligheid. Voor langzaam verkeer (fietsverkeer) worden ook directe verbindingen vanuit De Grootte Wielen met de stad en het centrum van Rosmalen gemaakt. Het openbaar vervoer moet vlot kunnen doorstromen in De Grootte Wielen en zal zoveel mogelijk gebruik maken van gebiedsontsluitingswegen en eigen infrastructuur.

Het openhouden van het zuidelijk deel van de Vlietdijk veroorzaakt meer verkeer door De Grootte Wielen richting noordelijk deel van de kom en verder. Dat strookt niet met de hiervoor beschreven verkeers- en vervoerstructuur en de uitgesproken ambities van het gemeentebestuur om in 2015 het aandeel van het autoverkeer met 10% te hebben verlaagd ten faveure van het openbaar vervoer en met name de fiets.

Voor een uitvoerige toelichting over de beleidsmatige keuze en de verkeersintensiteiten, die ten grondslag ligt aan het afsluiten van het zuidelijk deel van de Vlietdijk, verwijzen wij inspreker naar de samenvatting en beoordeling van de zienswijzen uit categorie B.

Ten aanzien van de door inspreker genoemde bezwaren merken wij het volgende op:

1. Het door inspreker genoemde argument is niet het argument dat door een medewerker van de gemeente is genoemd tijdens een telefoongesprek met een bewoner van De Grootte Wielen. Tijdens dat telefoongesprek is het volgende medegedeeld door de gemeente. De meeste parkeergelegenheid in en rondom het centrum van Rosmalen is op dit moment gelegen aan de (zuid)oostzijde van het centrum. Verder is er aan de noord- en westzijde van het centrum parkeergelegenheid. De toekomstige parkeergarage is gesitueerd aan de zuidwestzijde van het centrum. Met een afgesloten Vlietdijk zal er sprake zijn van een evenwichtige benadering van de parkeervoorzieningen. Deze zijn vanuit alle invalshoeken bereikbaar.
2. Ten aanzien van de door inspreker aangegeven negatieve gevolgen merken wij het volgende op:
 - a. Het omrijden gaat op voor alleen het centraal zuidelijk gelegen deel van De Grootte Wielen met een bestemming in het noordelijk deel van de kom van Rosmalen. De overige parkeervoorzieningen zijn via de daarvoor bestemde infrastructuur goed bereikbaar. Daarnaast is er een snelle en veilige fietsverbinding tussen De Grootte Wielen en de kom en verder. De bestuurlijke keuze voor de voorliggende infrastructuur moet bijdragen tot vermindering van het aandeel van het autoverkeer in 2015 met 10% ten faveure van met name de fiets. Invulling van die ambitie leidt juist tot verbetering van de leefbaarheid en de bereikbaarheid.
 - b. Volgens verkeersmodelberekeningen (2020, volledige Grootte Wielen) leidt het niet afsluiten van het zuidelijke deel van de Vlietdijk tot verschuivingen in de belasting van de infrastructuur. Zo zal de belasting van de Rodenborchweg, Het Hooghemaal en delen van het Laaghemaal en de Grootte Wielenlaan toenemen, terwijl de belasting op de Vlinderlaan en delen van het Laaghemaal zal afnemen. De belasting van de ontsluitingsstructuur van De Grootte Wielen, waaronder de Vlinderlaan en het Hooghemaal en Laaghemaal, is prima afgestemd op de inrichting van deze structuur. Wanneer er sprake zou zijn van gevaarlijke situaties, dan wordt daar adequaat mee omgesprongen.
3. Ondanks het afsluiten van het zuidelijk deel van de Vlietdijk blijft Rosmalen goed bereikbaar voor de inwoners van De Grootte Wielen en vice versa, ook voor de auto. Aan de westzijde is Rosmalen met de auto bereikbaar via de Tuinstraat en de Raadhuisstraat, aan de noordzijde via het Laaghemaal en de Rodenborchweg. Voor de fietser en de voetganger bestaat er een snelle en veilige, waar nodig ongelijkvloerse verbinding tussen De Grootte Wielen en het centrum van Rosmalen. Er is dus geen sprake van het verbreken van een "sociale" verbinding.

Conclusie: de zienswijze is ongegrond.

3.3 C. Overige zienswijzen

BrabantWonen, Postbus 1703 , 5200 BT 's-Hertogenbosch

Samenvatting

1. Het nieuwbouwproject Zorg en Wonen Broekland -bestaande uit 56 seniorenpluswoningen, een gezondheidscentrum en een kinderdagverblijf- is gelegen op de hoek van de Grootte Wielenlaan en de Deltalaan. Op de verbeelding is het gebouw bestemd als "Maatschappelijk". In artikel 6, lid 6.1, sub k van de regels staat het volgende vermeld: "ter plaatse van de aanduiding wonen gestapelde woningen op de verdieping". Op de verbeelding is echter geen specifieke aanduiding opgenomen, deels ook op de begane grond langs de Deltalaan.
2. Inspreker verzoekt zijn opmerking nader te bezien en het bestemmingsplan daarop aan te passen met inachtneming van de verleende bouwvergunning.

Beoordeling

1. Op (zowel de papieren versie als de pdf versie van) de verbeelding is de aanduiding "wonen" ingetekend langs de Grootte Wielenlaan en Deltalaan. Door de wijze van tekenen, die wettelijk is voorgeschreven, kunnen wij ons indenken dat de aanduiding "wonen" op zowel de papieren versie als de pdf versie van de verbeelding niet goed leesbaar is.
2. Om wonen deels op de begane grond mogelijk te maken conform de verleende bouwvergunning zijn de regels daarop aangepast.

Conclusie: de zienswijze is gegrond.

Hermans, Pauwoogpad 5, 5247 KK Rosmalen

Samenvatting

Inspreker maakt bezwaar tegen één van de bouwregels van het voorontwerp bestemmingsplan "De Groote Wielen". Het betreft artikel 10.2.3, sub g. Hierin staat dat de hoogte van een aanbouw niet meer mag bedragen dan 3 meter. Echter, sinds de standaardhoogte van het plafond tegenwoordig 2,60 meter bedraagt, is het onmogelijk om de buitenhoogte te beperken tot 3 meter. Een realistische buitenhoogte is 3,20 meter.

Beoordeling

In het bouwbesluit, dat medio jaren negentig in werking is getreden, is een maximale binnenhoogte van 3,50 meter opgenomen. Vervolgens is in het bouwbesluit 2003 een minimale binnenhoogte van 2,50 meter voor de begane grond en 2,40 meter voor de verdiepingen opgenomen. In 2005 is het bouwbesluit 2003 op een aantal onderdelen gewijzigd. Een van de wijzigingen betrof het verhogen van de minimale binnenhoogte naar 2,60 meter.

In het verleden was een buitenhoogte van 3 meter (als afgeleide van een maximale binnenhoogte van 3,50 meter of van een minimale bouwhoogte van 2,50 meter) als standaard buitenhoogte voor erfbebouwing toereikend. Als gevolg van strengere regels met betrekking tot isolatie van gebouwen is een standaard buitenhoogte van 3 meter niet meer toereikend. Een buitenhoogte (lees: goothoogte) van maximaal 3,20 meter voor erfbebouwing in de bestemmingen "Wonen" en "Wonen 1" is dan ook logisch.

Conclusie: de zienswijze is gegrond.

Vermeulen en Bemelmans, De Barkentijn 24, 5247 LC Rosmalen

Samenvatting

Insprekers maken bezwaar tegen het voorontwerp bestemmingsplan "De Groote Wielen". De bezwaren zijn:

1. Het eerste bezwaar is van procedurele aard. Bij brieven van 16 juli 2008 en 9 oktober 2008 zijn door Van Mierlo Advocaten namens insprekers zienswijzen op het bouwplan met registratienummer SOB 0612530 en de ontwerp herziening van het uitwerkingsplan Broekland-Zuid Vlek D ingediend. Na een ontvangstbevestiging hebben insprekers niets meer vernomen over de procedure van het uitwerkingsplan. Insprekers dringen aan op een behoorlijke afronding van die procedure, ten minste door een gemotiveerde intrekking van het desbetreffende plan.
2. De voorgenomen uitwerking en afronding van de oostrand Broekland ter plaatse van de Indigoweg voldoet in geen enkel opzicht aan de geformuleerde uitgangspunten in de toelichting van het voorontwerp uitwerkingsplan Broekland Zuid. Broekland wordt op de betreffende locatie watergeoriënteerd, de 5 woningen liggen met hun leefruimte en achterzijde naar De Watertuinen, de hogere ligging van de 5 woningen is een ernstige inbreuk op de bezonning, uitzicht en privacy van de westrand van De Watertuinen en er is geen enkele garantie dat de geplande smalle groenstrook een stevige bomenrand zal worden. De 5 geprojecteerde watervilla's zijn in strijd met het vigerende bestemmingsplan "De Groote Wielen" uit 1999.
3. Uit eerdere plannen blijkt overduidelijk dat ter plaatse aan de oostzijde van de Indigoweg geen woningen in Broekland waren gedacht. Insprekers verwijzen onder meer naar de overzichtskaart behorende bij het uitwerkingsplan "Bedrijvenpark De Groote Vliet".
4. In plaats van de bestemming "Wonen" met de aanduiding "plat dak" en specifieke bouwaanduiding "dakvorm" dient de desbetreffende strook grond de bestemming "Groen" te krijgen met een voortzetting van het noordelijke wandelpad langs het water, een stevige bomenrand en gras.
5. Er worden te veel woningen op te weinig grond gepland. Dit brengt met zich mee dat de groenzone in de hoofdwatergang wordt geprojecteerd, hetgeen tot waterhuishoudkundige bezwaren van waterafvoer en waterverkeer leidt. Er kan voorts niet op eigen grond worden geparkeerd, hetgeen in strijd is met artikel 10.2.1 van de regels van het voorontwerp bestemmingsplan. De aanduiding van 2 bouwlagen, is mede gezien de hoge ligging van Broekland, onaanvaardbaar hoog. Onduidelijk is welke de betekenis is van de specifieke bouwaanduiding "dakvorm"; die wordt in de regels niet uitgewerkt.
6. De bestemming "Groen" is onvoldoende. Er moet worden uitgegaan van structureel groen, zodat voor de verdere toekomst wordt uitgesloten dat deze gronden ooit in eigendom en/of gebruik zullen overgaan naar de aanliggende bewoners/eigenaren. Bovendien laat de bestemming "Groen" aan de hoofdfunctie ondergeschikte voorzieningen toe zoals straatmeubilair en verhardingen. Gevreesd moet worden voor ontwikkelingen naar steigers, aanlegplaatsen, vlonders en terrassen aan de waterzijde. Daarmee zal een verdergaande inbreuk worden gerealiseerd op de bezonning, uitzicht en privacy van de bewoners van de meer westelijk gelegen woningen in De Watertuinen.
7. De ruimte voor verkeer en verkeersvoorzieningen aan de noord- en westzijde van de 5 woningen is te gering, wordt te onoverzichtelijk in relatie tot de Karmozijnstraat en zal dientengevolge een verkeersonveilige situatie opleveren.
8. De bestemming "Bedrijf" met de aanduiding "nutsvoorziening" (pompgemaal) op de hoek van de Indigoweg en Het Hooghemaal is onjuist. Het gaat hier niet om een bedrijventerrein(tje) maar

om een nutsvoorziening die dan ook als zodanig dient te worden bestemd. Bij de bestemming "Bedrijf" moet in geval van beëindiging van het gebruik als nutsvoorziening worden gevreesd voor kleinschalige bedrijvigheid in een woonbuurt.

9. Insprekers wijzen erop dat de waarde van onroerende zaken aan de westzijde van De Watertuinen, waaronder hun eigendom, aanmerkelijk zal verminderen als de voorgenomen regeling zal worden vastgesteld. Bij het doorzetten van de voorgenomen planvorming zal door insprekers een verzoek tot planschadevergoeding op grond van de Wet ruimtelijke ordening worden ingediend.

Beoordeling

1. De brieven van 16 juli 2008 en 9 oktober 2008 zijn door ons ontvangen. Door de personele wisselingen binnen onze organisatie zijn beide brieven in het ongerede geraakt en tot op heden daarom ook niet beantwoord. Dit betreuren wij. Hoewel het bouwplan enige tijd geleden door de projectontwikkelaar is ingetrokken, hebben wij nog steeds de intentie om op de betreffende lokatie woningen te laten realiseren, zoals dit ook mogelijk is in het geldende bestemmingplan De Groote Wielen uit 1999 en het uitwerkingsplan "Broekland-Zuid". In het voorontwerp bestemmingsplan "De Groote Wielen" wordt het (ingetrokken) bouwplan mogelijk gemaakt.
2. In de toelichting van het uitwerkingsplan "Broekland-Zuid" wordt gerefereerd aan de woningen langs de Indigoweg vanaf de Groote Wielenlaan tot aan de Karmozijnstraat. In de toelichting van het uitwerkingsplan is een concept stedenbouwkundig plan opgenomen, waarop te zien is dat er in het gedeelte tussen de Karmozijnstraat en Het Hooghemaal een bebouwingsstrook langs de waterrand ligt. Op de plankaart van het Uitwerkingsplan is voor dit gedeelte de bestemming "WI" (Wonen 1) opgenomen, met een hoogte van 2 bouwlagen. De woningen aan de Indigoweg liggen op circa 24 meter afstand van de woningen aan De Barkentijn. Gezien deze (grote) afstand zal woningbouw op deze locatie niet of nauwelijks invloed hebben op de bezonning en privacy van de woningen aan De Barkentijn. Het hoogteverschil in maaiveld in relatie tot de afstand van 24 meter is verwaarloosbaar. In het uitwerkingsplan "Broekland-Zuid" ligt de grens van de bestemming "Wonen 1" op de grens van de bestemmingen "Groen" en "Water" in het voorontwerp bestemmingsplan "De Groote Wielen". Feitelijk kunnen er dus woningen gebouwd worden tot aan de waterrand. Het is voor deze locatie nooit de bedoeling geweest hier een groen talud met bomen te maken.
3. Het geldende bestemmingsplan "De Groote Wielen" uit 1999 maakt woningbouw aan de Indigoweg mogelijk. Het zou dus vreemd zijn als de gemeente eerdere plannen zou hebben gepresenteerd waarin geen woningbouw zou zijn opgenomen. Insprekers verwijzen naar de overzichtskaart behorende bij het uitwerkingsplan "Bedrijvenpark De Groote Vliet". Het is voor ons niet duidelijk welke kaart insprekers bedoelen.
4. Zoals onder punt 2 is vermeld, hebben wij nog steeds de intentie om woningen op deze locatie te laten realiseren. De bestemming "Wonen" wordt dan ook gehandhaafd.
5. Op basis van het geldende bestemmingsplan "De Groote Wielen" mogen er meer woningen gebouwd dan de eerdergenoemde vijf woningen. De bestemming "Groen" is feitelijk het talud. Echter in de bestemming "Groen" mag ook water worden gerealiseerd. In het ingetrokken bouwplan is voorzien in het realiseren van vlonders in het water. Dit is vergelijkbaar met het principe van vlonders in het water zoals overal in de Watertuinen is toegestaan (binnen de vastgestelde kaders, zoals vastgelegd in de bestemming "Water"). In het voorontwerp bestemmingsplan zijn voor de buurt de Watertuinen vlonders in het water mogelijk gemaakt door de bestemming "Water" met de aanduiding "specifieke

bouwaanduiding vlonder 1". Ten behoeve van de uniformiteit zal in het ontwerp bestemmingsplan "De Grootte Wielen" voor de vijf woningen eenzelfde aanduiding worden opgenomen. Dit betekent dat de bestemming "Groen" wordt gewijzigd in "Water" met de aanduiding "specifieke bouwaanduiding vlonder 1".

Volgens het ingetrokken bouwplan voor de vijf woningen was voorzien per woning in een garage en een oprit met opstelplaats voor een auto. Indien er een nieuw bouwplan zal worden ingediend, dient dat plan te voldoen aan de gemeentelijke parkeernormen en het nieuwe bestemmingsplan "De Grootte Wielen".

Het geldende bestemmingsplan "De Grootte Wielen" uit 1999 laat hier woningen toe tot een hoogte van maximaal vier bouwlagen. In het nieuwe bestemmingsplan is sprake van geschakelde woningen, waarbij het smalle deel van de woning (gezien vanaf het water) twee bouwlagen bedraagt en het tussenliggende deel één bouwlaag. De te bouwen woningen met de bestemming "Wonen" liggen op circa 24 meter afstand van de woningen (met de bestemming Wonen 1) aan De Barkentijn. Gezien deze grote afstand en de hoogte van de aanliggende woningen (eveneens 2 bouwlagen) is een hoogte van 1 en 2 bouwlagen niet onevenredig hoog. In artikel 11, lid 11.2.2, sub i.4 van de regels wordt de specifieke bouwaanduiding "dakvorm" verklaard. De aanduiding houdt in dat de bestaande dakvorm of dakopbouw niet mag worden aangepast.

6. Zoals vermeld in het antwoord onder punt 5 bestaat er de mogelijkheid om in de strook, die nu bestemd is als "Groen" een vlonder aan te leggen. Echter de definitieve inrichting van de strook wordt mede bepaald door het uiteindelijke bouwplan.
7. De kruising Indigoweg – Karmozijnstraat zal als een T – kruising worden uitgevoerd, waar ter plaatse een maximumsnelheid van 30 km/uur zal gelden. Bij de T-kruising zullen groenvakken en trottoirs worden gerealiseerd. Hierdoor is er sprake van een overzichtelijke en verkeersveilige situatie.
8. Per 1 januari 2010 is de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen 2008 (SVBP 2008) in werking getreden. Deze landelijke regeling bepaalt aan welke inhoudelijke eisen een bestemmingsplan dient te voldoen. De bestemming "Bedrijf" met de aanduiding "nutsvoorziening" voldoet aan de SVBP 2008 en sluit daar ook het beste op aan. Op basis van deze regeling is ter plaatse uitsluitend een nutsvoorziening toegestaan. Met andere woorden een bedrijf niet zijnde een nutsvoorziening is dan ook niet toegestaan, ook niet in geval van beëindiging van het gebruik van de nutsvoorziening. Om inspreker tegemoet te komen zal de bestemming worden veranderd in "Bedrijf - Nutsvoorziening".
9. Artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) bepaalt dat burgemeester en wethouders degene die in de vorm van een inkomensderving of een vermindering van de waarde van een onroerende zaak schade lijdt of zal lijden als gevolg van een bepaling van een planuitwerking, op aanvraag een tegemoetkoming toekennen, voor zover die schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Indien inspreker overweegt een verzoek om planschade als bedoeld in artikel 6.1 Wro in te dienen bij ons college dan is artikel 6.3, lid a en b Wro van belang. Artikel 4.2.4 van de voorschriften van het vigerende bestemmingsplan "De Grootte Wielen" (vastgesteld op 8 juli 1999) maakt ter plaatse van de Indigoweg woningbouw in 2 tot 4 bouwlagen mogelijk. Voor insprekers was ten tijde van de aankoop van de woning De Barkentijn 24 dus voorzienbaar dat op de betreffende locatie woningbouw in 2 tot 4 bouwlagen mogelijk is en dat de bouw van 5 of meer woningen eveneens mogelijk is. Gelet hierop hadden insprekers kunnen overwegen om de woning De Barkentijn 24 niet te kopen en daarmee eventuele planschade te voorkomen.

Conclusie: de zienswijze is gegrond met betrekking tot het eerste bezwaar en voor het overige ongegrond.

Architectenbureau Visser en Bouwman, Postbus 125, 5201 AC 's-Hertogenbosch

Samenvatting

In het voorontwerp bestemmingsplan "De Groote Wielen" is op het perceel van OJC geen rekening gehouden met een uitbreiding voor deze vereniging, een buitenschoolse opvang en een fitness voorziening waar op deze locatie grote behoefte aan is. Ter verduidelijking heeft inspreker een tekening meegezonden.

Beoordeling

Ten tijde van het afronden van het voorontwerp bestemmingsplan "De Groote Wielen" (1^e helft van januari 2010) was ambtelijk bekend dat er een bouwplan voor de uitbreiding van OJC, een buitenschoolse opvang en een fitness in voorbereiding was. Aangezien er geen concreet bouwplan was ingediend, was niet duidelijk waarmee rekening moest worden. Op basis van de bij de zienswijze meegezonden tekening is het ontwerp bestemmingsplan daarop aangepast. Overigens gaan wij er wel vanuit dat het bouwplan qua situering en maatvoering ongewijzigd blijft.

Conclusie: de zienswijze is ongegrond.

Vermeulen, Tertsweg 1, 5245 BH Rosmalen

Samenvatting

Op de verbeelding van het voorontwerp bestemmingsplan “De Groote Wielen” staat ingetekend dat de woning Tertsweg 1 (en tevens de woning Tertsweg 3) slechts 2 bouwlagen mag hebben. De beide woningen zijn reeds gebouwd en hebben 3 bouwlagen. Zo is de bouwvergunning ook afgegeven. Inspreker verzoekt de verbeelding hierop aan te passen.

Beoordeling

De woningen Tertsweg 1 en 3 hebben inderdaad 3 bouwlagen. De verbeelding is hierop aangepast.

Conclusie: de zienswijze is gegrond.

Drs. H.E. Winkelman juridisch adviesbureau bv, Postbus 307, 5240 AH Rosmalen

Samenvatting

Inspreker heeft namens zijn cliënt de Empelse Polder BV, die aan de Empelseweg 9 te Rosmalen onder de naam Intratuin Rosmalen een tuincentrum exploiteert, een zienswijze ingediend. Kort samengevat luidt de zienswijze als volgt:

1. In de directe omgeving van het door zijn cliënt geëxploiteerde tuincentrum zullen, wanneer de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State de tegen het Tracébesluit Omlegging Zuid-Willemsvaart ongegrond verklaart, op korte termijn grootschalige veranderingen plaatsvinden als gevolg van de omlegging van de Zuid-Willemsvaart alsmede de bestuurlijk overeengekomen ecologische verbindingzone. Deze ontwikkelingen hebben grote gevolgen voor met name de bereikbaarheid en representatie van het tuincentrum.
2. De huidige ontsluiting (aan de zuidzijde van het tuincentrum) zal dan komen te vervallen en het tuincentrum moet dan via de Blauwe Sluisweg worden ontsloten. Om deze nieuwe ontsluiting ook in voldoende mate representatief te kunnen laten zijn -waartoe ook behoort het aanbrengen van reclames, kleine gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde- moeten evenals bij de huidige ontsluiting ondersteunende voorzieningen gerealiseerd worden. De regels van het voorontwerp bestemmingsplan maken dit niet mogelijk en om die reden verzoekt inspreker om aanpassing van de betreffende regels.
3. Verder verzoekt inspreker aan het perceelsgedeelte met de bestemming "Verkeer" de bestemming "Tuincentrum" toe te kennen. Mede omdat op die wijze iedere discussie in de toekomst over een mogelijk strijdig gebruik kan worden uitgesloten.
4. Inspreker verzoekt om een nader overleg met de gemeente.

Beoordeling

1. Als gevolg van de omlegging van de Zuid Willemsvaart en de daaraan gekoppelde aanleg van de Rosmalense Aa en het landschapspark, zal de huidige ontsluiting van Intratuin via de Empelseweg komen te vervallen. De ontsluiting zal in de toekomst geheel via de Blauwe Sluisweg geschieden. Ook de ontsluiting voor de bevoorrading zal via de Blauwe Sluisweg gaan geschieden. Hierover heeft overleg plaatsgevonden met Intratuin.
2. De gemeente stemt in met de door Intratuin voorgestelde mogelijkheid voor een nieuwe ontsluiting ten behoeve van de bevoorrading aan de noordoostzijde van het terrein. Verder is de gemeente van oordeel dat het terrein met de bestemming "Verkeer" de huidige open inrichting en groene uitstraling dient te behouden. Slechts ondergeschikte bouwwerken en tijdelijke voorzieningen ten behoeve van parkeren in pieksituaties zijn toegestaan.
3. Aangezien het tuincentrum zal worden ingepast in het project de Rosmalense Aa, zal het perceelsgedeelte met de bestemming "Verkeer" uit het voorontwerp bestemmingsplan "De Groote Wielen" worden gehaald en in het voorbereiding zijnde bestemmingsplan "Rosmalense Aa" worden opgenomen. Gelet op het bovenstaande bestaat in die zin er geen bezwaar tegen om het voornoemde perceelsgedeelte de bestemming "Detailhandel" te geven, waarbij door specifieke regels en aanduidingen het gebruik en de bebouwing in bovengenoemde zin worden beperkt.
4. Op 19 mei 2010 is er overleg geweest tussen inspreker en medewerkers van de gemeente. De voorgestelde aanpassing aan het bestemmingsplan vloeien voort uit dat overleg.

Conclusie: de zienswijze is gegrond met betrekking tot het derde bezwaar en voor het overige ongegrond.

3.4 D. Brieven / emails overig (geen zienswijzen)

Behalve de zienswijzen zijn ook twee brieven van respectievelijk mevrouw Acda en mevrouw Hermans ontvangen. Deze twee brieven, die betrekking hebben op de voorgenomen afsluiting van het zuidelijk deel van de Vlietdijk, zijn na afloop van de termijn van terinzagelegging ontvangen. Voor de volledigheid is de samenvatting en beantwoording van de beide brieven opgenomen in deze nota.

M. Acda, Groote Wielenlaan 437, 5245 AW Rosmalen

Samenvatting

Mevrouw Acda staat achter de maatregelen om het fietsverkeer te bevorderen en het autogebruik te ontmoedigen. Zij maakt zich grote zorgen over de afsluiting van het zuidelijk deel van de Vlietdijk in het kader van de verkeersveiligheid. Waarschijnlijk zullen vele mensen met de auto in en uit De Groote Wielen rijden. Mevrouw Acda vraagt zich af of mensen in voldoende mate ontmoedigd worden om de auto te nemen als ze een stukje moeten omrijden en of die mensen dan de fiets zullen nemen. Verder vraagt mevrouw Acda aandacht voor verbetering van het openbaar vervoer van De Groote Wielen naar Rosmalen.

Beantwoording

Voor de beantwoording van de brief van mevrouw Acda, die reeds per email is verzonden, is de brief aan Rosmalens Belang gebruikt. Hierna volgt de tekst met betrekking tot de afsluiting van het zuidelijke deel van de Vlietdijk uit de brief aan Rosmalens Belang.

Ter inleiding op de beantwoording van de gestelde vragen volgt hieronder een uiteenzetting van de beleidsmatige keuze, die ten grondslag ligt aan het knippen van de Vlietdijk.

Deze beleidsmatige keuze is ook tijdens een overleg op 19 maart 2010 met twee vertegenwoordigers van Wijkraad Rosmalen Centrum en Hondsborg en een bewoonster van De Groote Wielen door wethouder de heer Eigeman toegelicht. Tijdens dit overleg zijn de volgende afspraken gemaakt:

- er zal een verkeersschouw in De Groote Wielen worden gehouden;
- er zal een bijeenkomst over de verkeersafwikkeling van Rosmalen en De Groote Wielen in het bijzonder (inclusief het “knippen” van de Vlietdijk) worden gehouden. Bij deze bijeenkomst zal een afvaardiging van de Wijktafel De Groote Wielen en de Wijkraad Rosmalen Centrum en Hondsborg aanwezig zijn. De bijeenkomst zal worden gehouden voordat de beantwoording van de zienswijzen ter besluitvorming wordt voorgelegd aan ons college. Na de besluitvorming door ons college worden de indieners van de zienswijzen geïnformeerd over ons besluit en wordt uw raad geïnformeerd door middel van toezending van een raadsinformatiebrief.

De keuzes, die gemaakt zijn in het vigerende bestemmingsplan “De Groote Wielen” (juli 1999) vinden hun basis in het al decennia gevoerde verkeer- en vervoerbeleid. Het vigerende bestemmingsplan is parallel aan het beleidsplan verkeer en vervoer “’s-Hertogenbosch bereikbaar” (mei 2000) ontwikkeld en door de gemeenteraad vastgesteld.

Daarbij zijn op hoofdlijnen onder meer de volgende beleidsuitgangspunten geformuleerd:

- bundeling van autoverkeer op hoofdinfrastructuur waardoor kansen ontstaan voor

- het stimuleren van het gebruik van fiets en OV door onder andere het realiseren van eigen hoofdinfrastructuur voor de fiets en het daarmee
- voorkomen van onnodig autoverkeer

Het bovenstaande heeft geleid tot het volgende bereikbaarheidsbeeld voor De Grote Wielen:

- autoverkeer tussen de 4 kwadranten is in de noord-zuid richting niet mogelijk en in de oost-west richting beperkt mogelijk;
- het autoverkeer wikkelt zich voornamelijk via de randstructuur af;
- de verbinding tussen de 4 kwadranten bestaat er wel voor de fiets en het openbaar vervoer, waardoor het aantrekkelijker wordt van deze milieuvriendelijke vervoerswijzen gebruik te maken;
- van belang is verder dat er goede verbindingen bestaan van De Grote Wielen met de stad en de kom van Rosmalen, die de komende jaren een sterke uitbreiding ondergaat;
- om de concurrentiepositie van de fiets met de auto te versterken is er voor gekozen een snelle en veilige (waar nodig ongelijkvloerse) verbinding van De Grote Wielen met de kom van Rosmalen te realiseren;
- ook voor de auto is er sprake van een prima verbinding via hoofdzakelijk de westzijde (langs Blauwe Sluisweg en Empelseweg) en in beperktere mate de oostzijde (via de Rodenborchweg). Via de westzijde wordt daarbij aangesloten op de (toekomstige) parkeervoorzieningen aan de zuid- en westzijde van de kom van Rosmalen.

Met bovenstaande insteek wordt de noordelijke entree van de kom van Rosmalen zoveel mogelijk ontlast, hetgeen zowel de bereikbaarheid als de leefbaarheid/verblijfskwaliteit ten goede komt. Ook wordt er op deze manier goed aangesloten bij de plannen voor de kom qua bereikbaarheid en leefbaarheid/verblijfskwaliteit. Bijkomend belangrijk voordeel is dat het autoverkeer van De Grote Wielen minder via de kom zal rijden om via de Deken van Roestellaan de A59 te bereiken.

In het vigerende bestemmingsplan van De Grote Wielen (juli 1999) is het volgende aangegeven:

- geen centrale autoverbinding tussen De Grote Wielen en het centrum van Rosmalen; de centrale as is primair bedoeld voor de milieuvriendelijke vervoerswijzen (fiets en bus) (blz. 43 van de toelichting)
- de autorelatie tussen De Grote Wielen en het centrum van Rosmalen wordt zoveel mogelijk afgewikkeld via de westzijde (Empelseweg met als inprickers de Striensestraat, de Raadhuisstraat en de Tuinstraat) om zo een te grote druk via de noordelijke invalsroute te vermijden (blz. 43 van de toelichting);
- de Vlietdijk niet is opgenomen in de auto-infrastructuur (tekening op blz. 44 van de toelichting);
- voor de auto is het niet (in noord-zuid richting) of nauwelijks (oost-west richting) mogelijk dwars door de wijk te rijden, voor het openbaar vervoer is die mogelijkheid er wel (blz. 89 van de toelichting);
- de Vlietdijk doorsnijdt in noord-oostelijke richting de groene geleedingszone tussen het dorp Rosmalen en de nieuwe woonwijk, en vormt zodoende de verbinding voor openbaar vervoer en langzaam verkeer tussen De Grote Wielen en Rosmalen (blz. 98 van de toelichting).

Tenslotte volgen hieronder enkele afrondende opmerkingen.

In de Koersnota Hoofdinfrastructuur (2007/2008) is door de gemeenteraad de ambitie uitgesproken over vermindering met 10% van het aandeel van het autoverkeer in de verplaatsingen ten faveure van het OV en met name de fiets (te behalen in 2015). Daarbij is er voor gekozen het autoverkeer

nadrukkelijk te bundelen op de hoofdinfrastructuur (doorstroomassen) en voor de fiets belangrijke assen (sternet) te ontwikkelen, die snel, comfortabel en veilig zijn.

De verbinding van De Grootte Wielen met de kom van Rosmalen en verder voor de fiets vormt daarin een onmisbare schakel. Alleen op die manier en inclusief goede stallingsvoorzieningen in de kom kan er een bijdrage geleverd worden aan het terugdringen van onnodig autoverkeer zonder dat daarmee de autobereikbaarheid verslechtert.

Een snelle autoverbinding via de Vlietdijk past derhalve niet in het vigerende verkeer- en vervoerbeleid en draagt niet bij aan de daarin uitgesproken ambities, integendeel.

Met betrekking tot de vragen het volgende:

Vraag 3: *Zijn er verkeerstellingen (of inschattingen) gehouden op de weg Vlietdijk met betrekking tot de huidige verkeersintensiteit, zo ja, en zijn deze voor ons beschikbaar?*

Antwoord: Nee, er zijn geen tellingen van de Vlietdijk. Reden daarvoor is dat de huidige verkeerssituatie een tijdelijke is en er in die zin geen aanleiding was en is om dat te doen.

Vraag 4: *Deelt u de mening van Rosmalens Belang dat het ongewenst is dat De Grootte Wielen verkeerstechnisch en daardoor ook sociaal geïsoleerd komt te liggen van Rosmalen?*

Antwoord: Die mening delen wij, maar we zijn van mening dat daar geen sprake van is.

Vraag 5: *Deelt u de mening van Rosmalens Belang dat door de verkeerde informatieverstrekking vanuit het Informatiecentrum van De Grootte Wielen er bij inwoners van De Grootte Wielen mogelijk de indruk is gewekt dat en er een autoverbindingsweg zou blijven liggen tussen de weg Laaghemaal / Hooghemaal = Vlietdijk?*

Antwoord: Nee, die mening delen wij niet. In het Informatiecentrum De Grootte Wielen zijn kaarten met het stedenbouwkundig plan van De Grootte Wielen verkrijgbaar en is een maquette met het stedenbouwkundig plan van De Grootte Wielen te zien. Op de oude(re) versies van de kaarten is een weg ingetekend. Uit deze versies valt niet op te maken wat voor type weg dit deel van de Vlietdijk is. Op de voorlaatste versie van de kaart is een weg, die voorzien is van een arcering, ingetekend. Uit deze versie van de kaart valt niet op te maken wat de arcering inhoudt. Een dergelijke arcering is eveneens te zien op de maquette. De maquette is al enkele jaren niet aangepast. Op de laatste/huidige versie van de kaart is er geen weg ingetekend. Aan de kaarten en de maquette van het stedenbouwkundig plan kunnen geen rechten worden ontleend omdat het stedenbouwkundig plan geen juridisch plan is.

Aan het vigerende bestemmingsplan "De Grootte Wielen" uit 1999 kunnen wel rechten worden ontleend. Dit bestemmingsplan is desgevraagd in te zien in het Stadskantoor en desgewenst is een mondelinge toelichting door een medewerker van de Afdeling Bouwen of de Afdeling Ruimtelijke Ordening en Stedenbouw mogelijk.

Vraag 6: *Deelt u de mening van Rosmalens Belang gelet op de eerder genoemde punten dat het noodzakelijk is om de weg Vlietdijk open te houden voor gemotoriseerd verkeer, zo neen, waarom?*

Antwoord: Nee, die mening delen wij niet. Vanaf het begin van de planvorming voor De Grote Wielen is het gedeelte van de Vlietdijk tussen Het Hooghemaal en Laaghemaal bedoeld als openbaar vervoersverbinding (bus) en langzaam verkeersverbinding. De huidige situatie is een tijdelijke situatie. Aangezien de busroute is gewijzigd en ten westen van de “kloosters” een ongelijkvloerse langzaam verkeersverbinding naar de kom van Rosmalen is gerealiseerd, is de noodzaak van een openbaar vervoersverbinding over dit deel van de Vlietdijk komen te vervallen en daarmee ook het in stand houden van de huidige weg voor autoverkeer.

Met de huidige bewoners van het gerealiseerde klooster is gecommuniceerd dat de huidige weg een tijdelijke weg voor autoverkeer is en dat in de toekomst deze weg wordt “geknipt”.

Voor het overige verwijzen wij naar de inleiding naar de vraagstelling.

Tot slot willen wij u informeren over het vervolgtraject van het voorontwerp bestemmingsplan “De Grote Wielen”. Na afloop van de termijn van terinzagelegging worden de ontvangen zienswijzen en overlegreacties van een antwoord voorzien. Wij streven ernaar eind dit voorjaar een besluit te nemen over de nota van beantwoording van de zienswijzen/overlegreacties en het ontwerp bestemmingsplan. Daarna worden u en de indieners van de zienswijzen schriftelijk geïnformeerd over ons besluit.

Hermans, Pauwoogpad 5, 5247 KK Rosmalen

Samenvatting

1. Mevrouw Hermans heeft kennis genomen van het collegestandpunt (van 23 maart 2010) om vast te houden aan het in 1999 genomen raadsbesluit om de Vlietdijk tussen het Laaghemaal en Het Hooghemaal af te sluiten. Zij betreurt dat ten zeerste.
2. Mevrouw Hermans verzoekt om een nieuwe analyse van de huidige verkeerssituatie in Rosmalen en de mogelijke gevolgen van de afsluiting van de Vlietdijk en de ontwikkeling van het stedenbouwkundig plan "Kom Zuid, centrumplan Rosmalen" voor de afhandeling van het verkeer. Voor een frisse en objectieve blik lijkt het haar zinvol om een extern bureau in te schakelen voor een verkeerskundig en stedenbouwkundig advies op basis van actuele gegevens.
3. Haar verzoek licht mevrouw Hermans toe aan de hand van de volgende argumenten:
 - a. Als één weg wordt afgesloten worden andere wegen meer belast. De afsluiting van het zuidelijk deel van de Vlietdijk heeft veel consequenties voor de bereikbaarheid van De Grote Wielen van en naar Rosmalen.
 - b. Het verkeersbesluit om het zuidelijk deel van de Vlietdijk af te sluiten dateert uit 1999. De Grote Wielen en het stedenbouwkundig plan "Kom Zuid, centrumplan Rosmalen" bestonden toen nog niet. Het besluit is indertijd gebaseerd op aannames en calculaties. Inmiddels is er een bestaande wijk. In De Grote Wielen zijn er diverse kritische verkeerssituaties, die door de toename van het verkeer na afsluiting van het zuidelijk deel zeer waarschijnlijk tot verkeersproblemen en een verkeersonveiligheid zullen leiden.
 - c. Het is in alle branches gebruikelijk om besluitvorming gefaseerd te laten plaatsvinden: planning – uitvoering – evaluatie – bijsturing. Bij de gemeente lijkt het, in ieder geval met betrekking tot dit onderwerp anders te werken. De gemeente doet wel aan de eerste twee fases maar de laatste twee, evaluatie en bijsturing, vindt zij blijkbaar niet noodzakelijk.
4. Het advies dient als second opinion ter evaluatie van het reeds genomen besluit. Misschien leidt het tot nieuwe inzichten en wordt de verkeerssituatie in Rosmalen naar aanleiding daarvan bijgestuurd. Het zomaar uitvoeren van verouderd beleid kan de gemeenschap handen vol geld kosten als achteraf blijkt dat er alsnog moet worden bijgestuurd.

Beantwoording

1. Het in 1999 genomen raadsbesluit betreft de vaststelling van het bestemmingsplan "De Grote Wielen" op 8 juli 1999. Met ons standpunt wordt beoogd uitvoering te geven aan dat raadsbesluit. Het vigerende bestemmingsplan "De Grote Wielen" uit 1999 is gebaseerd op het gemeentelijke verkeers- en vervoersbeleid, dat in het verleden is vastgesteld en tot op heden onverkort geldt. Ons standpunt beoogt dus ook uitvoering te geven aan het geldende verkeers- en vervoersbeleid.
2. De in voorbereiding zijnde studie "Oost-West" heeft betrekking op het onderzoeken van mogelijkheden om de bereikbaarheid van Rosmalen, De Grote Wielen en Kruisstraat met 's-Hertogenbosch op de langere termijn te waarborgen. Deze studie beschouwt dus een groter gebied dan De Grote Wielen alleen. Naar verwachting zal de studie begin 2011 zijn afgerond, waarna het een bestuurlijk besluitvormingstraject zal doorlopen. De besluitvorming over deze studie heeft dan ook een andere planning dan het (voor)ontwerp bestemmingsplan "De Grote Wielen".

Medio jaren negentig is voor het maken van de stedenbouwkundige hoofdstructuur van De Groote Wielen, dat de basis vormde voor het naderhand op te stellen bestemmingsplan "De Groote Wielen", een stedenbouwkundig adviesbureau ingeschakeld. Vervolgens heeft een verkeerskundig adviesbureau de stedenbouwkundige hoofdstructuur gebruikt om de verkeersstructuur nader uit te werken. Hierbij heeft het verkeerskundige adviesbureau indicatieve berekeningen uitgevoerd. Daarna zijn voor het opstellen van de stedenbouwkundige plannen van de buurten De Watertuinen, Broekland en Vlietdijk drie verschillende stedenbouwkundige adviesbureaus -dat wil zeggen voor iedere buurt is een stedenbouwkundig plan opgesteld door een stedenbouwkundig adviesbureau- ingeschakeld. Tijdens het gehele planvormingsproces van het begin tot heden zijn veel afdelingen van de gemeentelijke organisatie betrokken (geweest). Kortom, er is goed nagedacht over de stedenbouwkundige en verkeersstructuur van De Groote Wielen en de stedenbouwkundige plannen voor de verschillende buurten. Gelet hierop is de gemeente van mening dat het inschakelen van een vijfde stedenbouwkundig adviesbureau en een tweede verkeerskundig adviesbureau onvoldoende toegevoegde waarde heeft.

3. Ten aanzien van de door mevrouw Hermans aangedragen argumenten merken wij het volgende op:
 - a. Om inzicht te verkrijgen in de effecten van het afsluiten van het zuidelijke deel van de Vlietdijk zijn indicatieve berekeningen uitgevoerd. Uit deze berekeningen komt onder meer naar voren dat het openhouden van het zuidelijk deel van de Vlietdijk leidt tot sluipverkeer vanuit Empel naar De Groote Wielen en meer verkeer op de Rodenborchweg. Voor een uitvoerige toelichting over de beleidsmatige keuze, die ten grondslag ligt aan het afsluiten van het zuidelijk deel van de Vlietdijk en de indicatieve berekeningen verwijzen wij inspreker naar de samenvatting en beoordeling van de zienswijzen uit categorie B. Autoverkeer uit De Groote Wielen met de bestemming het centrum van Rosmalen dient zoveel mogelijk gebruik te maken van de Empelseweg en vervolgens van de Striensestraat, Raadhuisstraat of Tuinstraat. Ondanks het afsluiten van het zuidelijk deel van de Vlietdijk blijft Rosmalen goed bereikbaar voor de inwoners van De Groote Wielen vice versa. Aan de westzijde is Rosmalen bereikbaar via de Striensestraat, de Raadhuisstraat en de Tuinstraat. Aan de noordzijde is Rosmalen bereikbaar via onder andere de Rodenborchweg en de Oosteinderweg alsmede enkele fietspaden zoals het fietspad evenwijdig en ten oosten van de Rodenborchweg. De goede bereikbaarheid zal naar onze inschatting bewoners er niet van weerhouden om geen sociale activiteiten te ontplooien in Rosmalen, zelfs niet als de bewoners in beperkte mate zouden moeten omrijden met de auto.
 - b. Indien het zuidelijk deel van de Vlietdijk open gehouden zou moeten worden overeenkomstig de wens van mevrouw Hermans dan dient het zuidelijk deel -gelet op de kwaliteit van de weg zelf- te worden heringericht. Indien naderhand uit verkeerstellingen zou blijken (dus niet uit indicatieve berekeningen) dat er sprake zou zijn van negatieve gevolgen in de vorm van een grote toename van motorvoertuigen, een afname van de doorstroming en de verkeersveiligheid alsmede negatieve effecten met betrekking tot geluid en lucht dan zouden alsnog maatregelen moeten worden getroffen. De vraag is dan of voor die maatregelen voldoende maatschappelijk draagvlak zal zijn, met name als het heringerichte zuidelijk deel van de Vlietdijk toch nog zou worden afgesloten. De verkeersveiligheid is een ander vraagstuk dan het vraagstuk van de verkeersstructuur. Op 21 mei 2010 is er een verkeersschouw in De Groote Wielen gehouden. De

verkeersschouw heeft aanleiding gegeven om bepaalde situaties nogmaals te bezien en enkele kleinere verkeersmaatregelen uit te voeren.

- c. Het evalueren van de verkeersstructuur is in dit stadium prematuur omdat De Grootte Wielen bij lange na nog niet voltooid is. Naar verwachting zal De Grootte Wielen in zijn geheel pas in de periode 2020 – 2025 gereed komen/zijn. Het zuidelijke deel van de Vlietdijk maakt onderdeel uit van de verkeersstructuur van De Grootte Wielen. Door bij te sturen -namelijk het openhouden van het zuidelijk deel van de Vlietdijk- hetgeen mevrouw Hermans vraagt, wordt het idee van “randen en inprikkers” als gedachte voor de verkeersstructuur deels te niet gedaan. Ons college en onze raad hebben als doelstelling c.q. ambitie het autogebruik terug te dringen en het fietsgebruik te stimuleren. Door het zuidelijke deel van de Vlietdijk open te houden wordt voor een deel van de bewoners de kortste route van De Grootte Wielen naar het centrum van Rosmalen een aantrekkelijke route voor autoverkeer, hetgeen ten koste gaat van het fietsgebruik. Dit staat haaks op die doelstelling c.q. ambitie.
4. Zoals onder punt 2 is vermeld zijn de stedenbouwkundige hoofdstructuur en de verkeersstructuur goed doordacht in samenspraak met een aantal externe bureaus. Wij zien dan ook geen aanleiding om een stedenbouwkundig adviesbureau en een verkeerskundig adviesbureau in te schakelen voor een second opinion. Het geldende verkeersbeleid zoals verwoord in het vigerende bestemmingsplan “De Grootte Wielen” en de Koersnota Hoofdinfrastructuur (als opvolger van het beleidsplan verkeer en vervoer “s-Hertogenbosch bereikbaar”) is nog steeds actueel. Het nu bijsturen op basis van actueel beleid, kan net zo goed leiden tot onnodige kosten (zie punt 3b) als het achteraf bijsturen zoals mevrouw Hermans stelt.

Bijlage: Overzicht van indieners zienswijzen

Naam	Adres	Postcode en woonplaats
De heer W. Haarmeijer	Keisnijder 10	5247 HC ROSMALEN
De heer K.A.J. Peters	Snoekborch 5	5247 VC ROSMALEN
Mevrouw J. Hermans	Pauwoogpad 5	5247 KK ROSMALEN
Bruna Rosmalen T.a.v. mevrouw B. Arts	Vreeburg 7	5241 EJ ROSMALEN
De heer N. van Abeelen	Duetstraat 14	5245 BE ROSMALEN
De heer B.M.K.S. Thio	Duetstraat 8	5245 BE ROSMALEN
Mevrouw N.A.M. van der Doelen	Zuster Gertudosingel 19	5247 WN ROSMALEN
De heer V.D.H. IJzermans	Vlinderlaan 71	5247 KH ROSMALEN
Mevrouw M.M. van Steenselen & de heer R.G.M. Peels	Hooiwagen 20	5247 HA ROSMALEN
Mevrouw Y.H.G. Vissers & de heer M.P.T.B. van den Berk	Tertsweg 21	5245 BH ROSMALEN
Mevrouw P. van Esdonk	Reigerborch 21	5247 TD ROSMALEN
De heer B.P. Streng	Bronmospad 4	5247 HG ROSMALEN
Mevrouw C. van Eenbergen & de heer M.P.A. Vervoordeldonk	Coupletweg 44	5245 BA ROSMALEN
De heer D. van Omme	Wim Kansingel 13	5247 XE ROSMALEN
De heer O.H.J. Penders	Tertsweg 5	5245 BH ROSMALEN
De heer B.M.J. Bogaard	Vlinderlaan 47	5247 KH ROSMALEN
De heer R.J. Versteeg	Narrenschip 5	5247 HD ROSMALEN
De heer J.M.H. van Breugel	Karmelietenborch 4	5241 KM ROSMALEN
De heer G.H. de Boer	Leyborch 14	5247 SM ROSMALEN
Mevrouw W.M. van Engelen	Leyborch 14	5247 SM ROSMALEN
De heer C.A.J.M. Brok	Poelruitstraat 3	5247 HS ROSMALEN
Mevrouw J.B. Artz	De Groote Rede 80	5247 LA ROSMALEN
Mevrouw M.H.W. de Hont	Goudveilstraat 7	5247 HP ROSMALEN
De heer F.J. Soeterbeek	Kranswierpad 11	5247 HW ROSMALEN
De heer/mevrouw drs. R.J.M. Geurts-Hoofs	De Groote Rede 50	5247 LA ROSMALEN
De heer W.J.J. van der Valk	Zwaluwborch 9	5247 TK ROSMALEN
Mevrouw J.A. Lurling-Gravesteijn	Staccatostraat 37	5245 AD ROSMALEN
De heer F.J.J.M. van Esch	Wildewitstraat 26	5247 HT ROSMALEN
De heer A.W.H. Ruijken	Vlietdijk 80	5245 RE ROSMALEN
De heer J.M.M. Smits	Spirealaan 92	5247 HL ROSMALEN
Mevrouw M.A.P.A. Fliervoet-van Goch	Wildewitstraat 11	5247 HT ROSMALEN
De heer/mevrouw M. Daelmans	Herculesstraat 17	5243 XC ROSMALEN
De heer P.A.J. van Hirtum	Poelruitstraat 5	5247 HS ROSMALEN

De heer en mevrouw Van den Heuvel	Duetstraat 10	5245 BE ROSMALEN
Mevrouw C. Schutte	Oosteinderweg 103	5247 WC ROSMALEN
De heer/mevrouw H.M. van Sonsbeek-van Wanrooy	Duetstraat 26	5245 BE ROSMALEN
Mevrouw C. Bosboom	Groote Wielenlaan 172	5247 JG ROSMALEN
De heer/mevrouw M. Goedhart	Walessingel 23	5247 WT ROSMALEN
De heer/mevrouw C. Bon-Huijsmans	Rapsodieweg 3	5245 BK ROSMALEN
De heer en mevrouw Landers	Groote Wielenlaan 256	5247 JH ROSMALEN
De heer/mevrouw Van den Heuvel	Poelruitstraat 6	5247 HS ROSMALEN
Mevrouw M.J.A.P. van Loon	Staccatostraat 27	5245 AD ROSMALEN
De heer P.W. Nijman	De Meerdam 12	5247 MH ROSMALEN
De heer E.A.M. Smits	Nocturneweg 49	5245 AK ROSMALEN
De heer M. Kuster	Hooiwagen 44	5247 HA ROSMALEN
De heer M. van Eck	Keizersmantelstraat 15	5247 KW ROSMALEN
Mevrouw L.P. The	Zilvervlecpad 26	5247 KT ROSMALEN
Mevrouw P.M. Timmerman	Groote Wielenlaan 122	5247 JE ROSMALEN
Mevrouw M. Kanselaar	Capucijnenborch 2	5241 KL ROSMALEN
Mevrouw L. Marcelis-Jonkers	Hooiwagen 28	5247 HA ROSMALEN
Horeca Nederland T.a.v. de heer J. van der Plas	Eikakkerhoeven 49	5242 KK ROSMALEN
Mevrouw S.A. Haverhals-Mayes	Duetstraat 18	5245 BE ROSMALEN
De heer/mevrouw J. Haverhals	Duetstraat 18	5245 BE ROSMALEN
De heer E. Haverhals	Duetstraat 18	5245 BE ROSMALEN
Mevrouw K. Haverhals	Duetstraat 18	5245 BE ROSMALEN
De heer en mevrouw Geerts	Bronmospad 10	5247 HG ROSMALEN
De heer G.L.J. van Meurs	Coupletweg 34	5245 BA ROSMALEN
Mevrouw J.T.M. Roozen	Groote Wielenlaan 316	5245 AX ROSMALEN
Drs. H.E. Winkelman Juridisch Adviesbureau b.v.	Postbus 307	5240 AH ROSMALEN
Super de Boer Winkels T.a.v. de heer/mevrouw M. Heersmink	Postbus 2680	3800 GE AMERSFOORT
De heer/mevrouw G.G.M. Buijs-Willems	Hooiwagen 54	5247 HA ROSMALEN
De heer/mevrouw G. Coenraad	Wildewitstraat 13	5247 HT ROSMALEN
De heer/mevrouw J. de Lange	Fortissimostraat 20	5245 AB ROSMALEN
De heer H. van der Vlies	Oosteinderweg 84	5247 WG ROSMALEN
De heer en mevrouw Driessen	Poelruitstraat 2	5247 HS ROSMALEN
De heer J.A. Theunissen	Maisveld 35	5236 VC ROSMALEN
De heer/mevrouw E. Houwer	Emeraldapad 10	5247 KG ROSMALEN

Mevrouw Y. Mink	Den-Uylborch 19	5241 HB ROSMALEN
De heer A.S. Geus	Narrenschip 11	5247 HD ROSMALEN
De heer M.J.A. van Nispen	Weegbree 37	5236 RA EMPEL
Mevrouw I. van Schijndel	Weegbree 37	5236 RA EMPEL
Mevrouw M.L.C.S. Teulings-Steenbekkers	Spirealaan 55	5247 HJ ROSMALEN
Mevrouw D.M.T. van Veen & de heer M.M.C. Korevaar	De Barkentijn 22	5247 LC ROSMALEN
Mevrouw L. van Grevengoed	Groote Wielenlaan 433	5245 AW ROSMALEN
Mevrouw C. Rietveld	Coupletweg 50	5245 BA ROSMALEN
De heer S.R.H. Stoelinga	Staccatostraat 35	5245 AD ROSMALEN
De heer/mevrouw Van Gelder	Poelruitstraat 7	5247 HS ROSMALEN
Mevrouw I.B.M. Derckx-Vissers	Zuster Gertrudosingel 6	5247 WN ROSMALEN
Mevrouw H.A.M. van Gool	De Bronkade 13	5247 MR ROSMALEN
Mevrouw R.J. Brobbel	Rapsodieweg 9	5245 BK ROSMALEN
De heer G.A. van Lokven	Poelruitstraat 18	5247 HS ROSMALEN
De heer en mevrouw Van Els	Oosteinderweg 108	5247 WD ROSMALEN
Familie van Ravenswaaij	Keizersmantelstraat 16	5247 KW ROSMALEN
De heer H.A.M. van Neerven	Hooiwagen 62	5247 HA ROSMALEN
Mevrouw L. Puntman	Oosteinderweg 125	5247 WC ROSMALEN
Mevrouw A.M.H. van Nuland	Groote Wielenlaan 174	5247 JG ROSMALEN
Mevrouw C. van Vught	Goudveilstraat 5	5247 HP ROSMALEN
De heer en mevrouw Luijten	Wildeweitstraat 12	5247 HT ROSMALEN
Mevrouw M.A.J. van Strijp	De Bronkade 15	5247 MR ROSMALEN
Mevrouw E.J.C. Brian	Groote Wielenlaan 32	5247 JD ROSMALEN
De heer G. van der Lans	Het Bezaan 13	5247 LE ROSMALEN
Mevrouw R. de Koning	Wildeweitstraat 14	5247 HT ROSMALEN
De heer en mevrouw Niezink	Jachthoornstraat 9	5241 JM ROSMALEN
De heer en mevrouw Van der Meer	Aaborch 18	5247 SW ROSMALEN
Mevrouw E.R. Grimmelikhuijse	De Beekdam 10	5247 ME ROSMALEN
Mevrouw T.W. Rohanda en de heer S.R.C. Kleine	Poelruitstraat 28	5247 HS ROSMALEN
Mevrouw A.A.P.R. Persoon	Groote Wielenlaan 300	5245 AX ROSMALEN
Mevrouw S.M.H.J. van den Hoven & de heer F.F.J.J. Willems	Uilennest 12	5247 HB ROSMALEN
De heer P.B. Mensingh	De Beekdam 10	5247 ME ROSMALEN
De heer/mevrouw De Smit	De Zonkade 33	5247 MP ROSMALEN
De heer J.A.G. van Leeuwen	De Buis 14	5247 LN ROSMALEN

De heer S.J.C. van Geffen	Groote Wielenlaan 116	5247 JE ROSMALEN
De heer F. de Garde	Tertsweg	5245 BH ROSMALEN
Mevrouw M.L.E. de Letter	Norbertaineborch 21	5241 KH ROSMALEN
Mevrouw P. Faessen & de heer A.C.M. Gerich	Goudveilstraat 1	5247 HP ROSMALEN
De heer M. Schaap	De Barkentijn 7	5247 LC ROSMALEN
Mevrouw L.C.L. Van den Berg-Teulings	Goudveilstraat 2	5247 HR ROSMALEN
De heer A.M. Vreeburg	Kennedylaan 5	5242 BK ROSMALEN
Mevrouw L. Zeeman-Nieuwland	Poelruitstraat 12	5247 HS ROSMALEN
Mevrouw S.M.C. van Rooij	Maisveld 35	5236 VC EMPEL
De heer G.H.M. Stegeman & mevrouw M.E. Stegeman-Henderson	Marskramer 9	5247 HE ROSMALEN
T.a.v. de heer/mevrouw W.H.K. Hoogenberk	Schoolstraat 26	5241 VB ROSMALEN
De heer R.H.W. Smeets	Vlinderlaan 75	5247 KH ROSMALEN
De heer B.A. Venemans en mevrouw J. Straatsma	Nocturneweg 35	5245 AK ROSMALEN
De heer N.J. Grootmeijer en mevrouw S.H.E.M. Otten	Hooiwagen 34	5247 HA ROSMALEN
De heer H.C. Koudijs	Vlinderlaan 73	5247 KH ROSMALEN
Mevrouw I.J.J. van Asseldonk-van Zwambagt	Empelsehoefweg 8	5236 BW 'S-HERTOGENBOSCH
Mevrouw H.M. Spit	Oosteinderweg 131	5247 WC ROSMALEN
De heer J.H. de Jong	De Eendrachtswerf 57	5247 MJ ROSMALEN
De heer K.G. Vermeulen	Tertsweg 1	5245 BH ROSMALEN
Architectenbureau Visser en Bouwman T.a.v. de heer A. Bouwman	Postbus 125	5201 AC 'S-HERTOGENBOSCH
De heer E. Boeren	Wildewitstraat 21	5247 HT ROSMALEN
De heer E.M.F. te Brake	Galigaanstraat 29	5247 HM ROSMALEN
Mevrouw C.M.H. Sleutjes	Groote Wielenlaan 338	5245 AX ROSMALEN
De heer E.A. Westerveld	Crescendoweg 39	5245 AA ROSMALEN
De heer P. Gravesteijn	Goudveilstraat 9	5247 HP ROSMALEN
Mevrouw J.C.H.M. Spooen	Schaepmanborch 12	5241 HM ROSMALEN
De heer W.J.A. van Nistelrooij	Schaepmanborch 12	5241 HM ROSMALEN
Boetiek Mai	Schoolstraat 14	5241 VB ROSMALEN
Mevrouw C. Buldeel	Duetstraat 22	5245 BE ROSMALEN
Mevrouw W.T.C. Zandvliet	Vlietdijk 40	5245 RE ROSMALEN
Mevrouw J. Hermans	Pauwoogpad 5	5247 KK ROSMALEN
De heer D.K. Vermeulen & mevrouw S. Bemelmans	De Barkentijn 24	5247 LC ROSMALEN
De heer L.A.B. van der Spek	Oosteinderweg 116	5247 WD ROSMALEN
De heer G.A.F.M. Geerts	Vlinderlaan 34	5247 KH ROSMALEN

De heer/mevrouw J.A.M. Peeters	Refreinstraat 5	5245 BD ROSMALEN
De heer P. Lokhoff	Kruisherborch 69	5241 KK ROSMALEN
De heer M.H.J. de Laat	Uilennest 13	5247 HB ROSMALEN
De heer W.G.A.M. Roussel	Burg. Nieuwnhuizenstraat 17	5241 TA ROSMALEN
De heer S.J.H. Beukers	Kranswierpad 3	5247 HW ROSMALEN
De heer F.H. Corten	Heintje Davidsstraat 13	5247 XG ROSMALEN
De heer A.J.M. van Amelsfort	Valkeniersingel 68	5241 JB ROSMALEN
De heer F.H.E. de Laat	Uilennest 3	5247 HB ROSMALEN
De heer R.C.M. van Stiphout	Rapsodieweg 11	5245 BK ROSMALEN
De heer/mevrouw T. Lam	Talingsingel 40	6883 CW VELP
Mevrouw M.L.C.M. van der Sterren-Tibosch	Staccatostraat 33	5245 AD ROSMALEN
Mevrouw A.J. Rebergen-Klerks	Dorpsstraat 38	5241 ED ROSMALEN
Mevrouw M. Tolhuisen	Goudveilstraat 9	5247 HP ROSMALEN
De heer J.B.G.M. van Zoggel	Chansonstraat 40	5245 BG ROSMALEN
Mevrouw M.C.A. Kretschmann-Steenman & de heer P. Kretschmann	Kranswierpad 5	5247 HW ROSMALEN
De heer R.H. van Drie	Crescendoweg 17	5245 AA ROSMALEN
Mevrouw A.M.W. van Geel & de heer P.D. Prudon	Kranswierpad 9	5247 HW ROSMALEN
Mevrouw E.J. Donders-Kats & de heer J.P. Donders	Goudveilstraat 15	5247 HP ROSMALEN
De heer P.G.T.M. der Kinderen	Goudveilstraat 16	5247 HR ROSMALEN
Mevrouw M. Nederpel	Weegbree 81	5236 RB 'S-HERTOGENBOSCH
Mevrouw H.A.M. van Goch	Uilennest 5	5247 HB ROSMALEN
Foto-eikenburg.com T.a.v. P.M. Riemslag Baas	Nieuwstraat 1A	5241 CM ROSMALEN
Mevrouw E.M. Korsten-Andriess & de heer J.A.M. Korsten	Rapsodieweg 7	5245 BK ROSMALEN
De heer W.J.N. Kooijmans	Keizersmantelstraat 5	5247 KW ROSMALEN
Mevrouw A.C.M. van der Biezen-Driesen & de heer A.H.W.F. van der Biezen	Marskramer 1	5247 HE ROSMALEN
Mevrouw M.G.J. Fischer-Steenvoorden	Zuster Gertrudosingel 34	5247 WN ROSMALEN
De heer B.T. Winters	Calandostraat 15	5245 AG ROSMALEN
De heer M.C.W. Dielissen	Uilennest 6	5247 HB ROSMALEN
De heer C.J.M. van Dartel	Groote Wielenlaan 268	5247 JH ROSMALEN
De heer drs. M.L.M. Vugts	Groote Wielenlaan 254	5247 JH ROSMALEN
Mevrouw L.A.J. Otter & de heer B. Tebbenhoff	Groote Wielenlaan 220	5247 JH ROSMALEN
Mevrouw A.H.T.E.M. Koenders-Brekelmans	Polenstraat 20	5247 WV ROSMALEN
De heer B. van der Pas	Galigaanstraat 45	5247 HM ROSMALEN
De heer F.P.M. Stessen	Duetstraat 2	5245 BE ROSMALEN

De heer F.J.A.P. de Geus	Bronmospad 8	5247 HG ROSMALEN
Mevrouw W.P.H.M. Alders	Coupletweg 12	5245 BA ROSMALEN
Mevrouw A.P. de Regt	Etudestraat 40	5245 AP ROSMALEN
Mevrouw K.V. Kees	De Bronkade 7	5247 MR ROSMALEN
Mevrouw T. Wanders-van der Voordt & de heer A.R.J. Wanders	Cresendoweg 29	5245 AA ROSMALENS
Mevrouw B.G.M. Van der Plas-Lammertink & de heer H.P.L. van der Plas	Gerbrandyborch 27	5241 HJ ROSMALEN
De heer J.W.M. Aarts	Staccatostraat 19	5245 AD ROSMALEN
De heer M.R. de Jong	Nocturneweg 17	5245 AK ROSMALEN
De heer P.H.M. van den Wildenberg	Valkeniersingel 64	5241 JB ROSMALEN
De heer ir. P.H.M. Jeucken	Dr. Beelborch 5	5241 HP ROSMALEN
Mevrouw B.M.C. Pijnenburg-Meijer	Etudestraat 30	5245 AP ROSMALEN
Mevrouw B.C. van den Berg	Deken Fritsenstraat 82	5243 VR ROSMALEN
Mevrouw P.W.M. van Woerkom-Rovers	Hooiwagen 6	5247 HA ROSMALEN
De heer E.W.F. Netelbeek	Nocturneweg 29	5245 AK ROSMALEN
De heer E.P.H.J. Theunissen	Poelruitstraat 4	5247 HS ROSMALEN
De heer J.M.F.G. Voorbrood	De Buis 8	5247 LN ROSMALEN
Mevrouw C.J.M. Heessels	Striensestraat 79	5241 BD ROSMALEN
De heer J.W.M. Donker	Sterrekoospad 7	5247 HX ROSMALEN
Mevrouw A. Moerman-van den Bosch & de heer K.S. Moerman	Groote Wielenlaan 306	5245 AX ROSMALEN
Kopersvereniging Weidehoven	p/a Groote Wielenlaan 306	5245 AX ROSMALEN
Mevrouw H.T.E. de Ruiter-de Wit	Spirealaan 70	5247 HL ROSMALEN
De heer G.J.E. van Aarle	Rapsodieweg 47	5245 BK ROSMALEN
Mevrouw S. Nijman	Crescendoweg 27	5245 AA ROSMALEN
De heer C.D. Bisch	Staccatostraat 31	5245 AD ROSMALEN
De heer/mevrouw Megens	Koningspagestraat 6	5247 KL ROSMALEN
Mevrouw B.G.A. Verkamman-Keurntjes	Zuster Gertrudosingel 14	5247 WN ROSMALEN
De heer P.J.G. van Orsouw	Koningspagestraat 10	5247 KL ROSMALEN
Mevrouw D.M.L. Heberle	Goudesteinestede 10	5235 HX 'S-HERTOGENBOSCH
Mevrouw J.H.J. van Beekveld	Vlietdijk 78	5245 RE ROSMALEN
Mevrouw I.C.J. de Vries-Deen	Tertsweg 41	5245 BH ROSMALEN
Mevrouw G.E.C.J. van Dartel	Waterbies 6	5236 SP EMPEL
Mevrouw A.G.M. Theunissen-van Lokven	Poelruitstraat 4	5247 HS ROSMALEN
De heer L.R.M. Buisman	Zuster Gertrudosingel 46	5247 WN ROSMALEN
De heer H.J.H. Gruben	Bruggen 36A	5243 RB ROSMALEN

De heer Y. Gloude-mans	Groote Wielenlaan 320	5245 AX ROSMALEN
Mevrouw P.M. Brouwer & de heer T.J. Kruijer	Bronmospad 14	5247 HG ROSMALEN
De heer F.J.A. Spoor	Deltapark 21	5247 JV ROSMALEN
Mevrouw K.B. Bolsius-Prins	Heintje Davidsstraat 11	5247 XG ROSMALEN
Mevrouw M.W.G. Mol-Claveaux	Brabanthoeven 145	5244 HM ROSMALEN
Mevrouw F.C. Meulepas & de heer M. Hoogendoorn	Etudestraat 32	5245 AP ROSMALEN
De heer J.P.M. de Jong en de heer J.H.J.A. van Vugt	Duetstraat 6	5245 BE ROSMALEN
Mevrouw E.A.M.H. Heesakkers-van Ginhoven & de heer S.H. Heesakkers	Nocturneweg 31	5245 AK ROSMALEN
Mevrouw M.J. Tolsma-van Oosterwijk & de heer H.H.M. Tolsma	Nieuwstraat 15	5241 CM ROSMALEN
Mevrouw M.C.T.G.A. van de Wiel	Marskramer 15	5247 HE ROSMALEN
Mevrouw S.A.M. Baert	Rapsodieweg 45	5245 BK ROSMALEN
Ondernemersvereniging KOM Rosmalen T.a.v. de heer H. van Herpen	Postbus 92	5240 AB ROSMALEN
Mevrouw F.K.B.P.M. van Loon	Chansonstraat 40	5245 BG ROSMALEN
Mevrouw K.G. Knibbeler	Galigaanstraat 17	5247 HM ROSMALEN
Mevrouw P.H.E. IJzelendoorn & de heer A.M. Soares	Raadhuisstraat 40	5241 BL ROSMALEN
Mevrouw M.A.A. Veldhuizen-Vriens	De Boeier 10	5247 LJ ROSMALEN
De heer J.L.M. van der Wegen	Galigaanstraat 44	5247 HN ROSMALEN
De heer J.T.L. van Broekhoven	Nocturneweg 33	5245 AK ROSMALEN
Mevrouw B.G.F.P. van Creij-Vorstenbosch	Meester van Ierselstraat 2	5247 WP ROSMALEN
De heer P.W.J.G.M. Verhallen	St. Brigittastraat 21	5242 JG ROSMALEN
De heer S.T.J.A. Ruyken	Tertsweg 11	5245 BH ROSMALEN
Mevrouw A.L.J. Clement	Wim Sonneveldstraat 27	5247 XJ ROSMALEN
De heer K.A. Vos	Oude Stationsstraat 5	5591 JH HEEZE
Mevrouw W.M.J. Kurvers-van der Plas	Zuster Gertrudosingel 1	5247 WN ROSMALEN
Mevrouw W.M.A. van Rooij-Hoebe & de heer P.C. van Rooij	Galigaanstraat 24	5247 HN ROSMALEN
De heer L.W.M. van Luijn	Franciscanenborch 7	5241 KS ROSMALEN
Mevrouw G.G. Peters	Deltapark 31	5247 JV ROSMALEN
Mevrouw R. Noij	Galigaanstraat 15	5247 HM ROSMALEN
De heer R.A. Drijver	Galigaanstraat 15	5247 HM ROSMALEN
De heer R.J. Schapendonk	Groote Wielenlaan 300	5245 AX ROSMALEN
De heer E.D. Stinstra	Etudestraat 46	5245 AP ROSMALEN
Mevrouw J.M.T. van Dartel-Gevers	Raadhuisstraat 108	5241 BN ROSMALEN
Mevrouw B. Wijnen & de heer B.J. van Dongen	Chansonstraat 36	5245 BG ROSMALEN
Mevrouw drs. M. de Groot-De Graaf & de heer ing. A.G. de Groot	Bronmospad 12	5247 HG ROSMALEN

Mevrouw J.A.M.A. Timmermans-van Woensel & de heer H. Timmermans	Gerbrandyborch 18	5241 HK ROSMALEN
De heer R.P.E. Roeting	De Bonnet 20	5247 LH ROSMALEN
Mevrouw G.W.A. Vissers-van den Hout	Uilennest 4	5247 HB ROSMALEN
Mevrouw J. Wienk-van Meeteren & de heer B. Wienk	Marskramer 13	5247 HE ROSMALEN
De heer N. Clemens	Poelruitstraat 26	5247 HS ROSMALEN
De heer A.M.P.T. van den Brandt	Keisnijder 6	5247 HC ROSMALEN
Mevrouw M.G.M. Hamers	Bronmospad 2	5247 HG ROSMALEN
De heer P.F.W. Pennings	Glidkruidpad 4	5247 HH ROSMALEN
Mevrouw J.S. Mulder	De Dauwkade 17	5247 MV ROSMALEN
De heer E. Hambartsumyan	Vlinderlaan 74	5247 RH ROSMALEN
Mevrouw J.D. Muller & mevrouw F. Muller-de Vos	Crescendoweg 19	5245 AA ROSMALEN
De heer P. van Amelsfort	Deltapark 20	5247 JW ROSMALEN
De heer L.L.C. van Ballegooy	Striensestraat 34	5241 AX ROSMALEN
De heer W.H.G. Roes	Uilennest 7	5247 HB ROSMALEN
Mevrouw S.H.B. Venneker-Nijmeijer	Galigaanstraat 42	5247 HN ROSMALEN
Mevrouw A. Driebels-Verleun & de heer T. Driebels	Vlinderlaan 57	5247 KH ROSMALEN
De heer B. Wienk	Marskramer 13	5247 HE ROSMALEN
De heer B. Vissers	Zuster Gertrudosingel 13	5247 WN ROSMALEN
Mevrouw C.M. van den Bergh	Spirealaan 33	5247 HJ ROSMALEN
Mevrouw I. van den Oord-Werners & de heer J.A.H. van den Oord	Rapsodieweg 51	5245 BK ROSMALEN
De heer W.M.J. van der Steen	Oosteinderweg 102	5247 WD ROSMALEN
De heer J.W.F. Megens	Meester Ceelensingel 21	5247 WS ROSMALEN
Mevrouw S.J.H.M. Schippers-van Gastel & de heer F.T.M. Schippers	Galigaanstraat 31	5247 HM ROSMALEN
Mevrouw E. Erens-Plass	Hooiwagen 60	5247 HA ROSMALEN
De heer P.H.L.G. Erens	Hooiwagen 60	5247 HA ROSMALEN
De heer G.M.A. Mulders	Rapsodieweg 43	5245 BK ROSMALEN
Mevrouw E.M. Gratama-van Driel	Bronmospad 6	5247 HG ROSMALEN
Mevrouw C.J.M. Passlack-Zwaans en de heer W. Passlack	Wildeweitstraat 17	5247 HT ROSMALEN
Mevrouw M.G.A.C. Ebben-Levels	De Poseidonwerf 7	5247 ML ROSMALEN
De heer A.A.P. van Lith	Marskramer 17	5247 HE ROSMALEN
De heer N. Schouten	Staccatostraat 11	5245 AD ROSMALEN
Mevrouw M.I.J. van Rosmalen	Staccatostraat 11	5245 AD ROSMALEN
Mevrouw L. Reurslag & de heer B.M. Groenewoud	Staccatostraat 13	5245 AD ROSMALEN
Mevrouw E.A.M. Groenewoud-Kromhout	Dorpsstraat 6	5241 EC ROSMALEN

De heer J.L. van Boxtel	Groote Wielenlaan 146	5247 JG ROSMALEN
Mevrouw C.M. Roovers & de heer J.M.J. Rongen	Goudveilstraat 11	5247 HP ROSMALEN
Mevrouw A.J.M. Willemse	Narrenschip 7	5247 HD ROSMALEN
De heer H.J.C.W. Morssink	Groote Wielenlaan 463	5245 AW ROSMALEN
Mevrouw R. Sánchez Collada & de heer M.A. Alessi	Jacq Perkstraat 47	5242 GA ROSMALEN
Mevrouw M.W.E. van Stekelenborg-van Dongen & de heer R.E.J. van Stekelenborg	Marskramer 3	5247 HE ROSMALEN
Mevrouw E.M.C. Hoffman & de heer R. van Amelsfort	Crescendoweg 1	5245 AA ROSMALEN
Mevrouw Y.A.M. van Maaren	Wildewitstraat 20	5247 HT ROSMALEN
De heer P.M.B. Popma	Meester Ceelensingel 24	5247 WS ROSMALEN
Mevrouw E.T.M. van den Bogaard-de Jong & de heer F.L.C. van den Bogaard	Goudveilstraat 26	5247 HR ROSMALEN
De heer J.T.M. Kaanders	Groote Wielenlaan 236	5247 JH ROSMALEN
De heer F.M. van Aalst	Engelandstraat 14	5247 WX ROSMALEN
De heer A.Y. van Dijk en mevrouw M.W.J. Zwiers	Spirealaan 35	5247 HJ ROSMALEN
De heer M.J. te Brake	Crescendoweg 31	5245 AA ROSMALEN
De heer A.M. Pollmann	Keizerstraat 17	5241 TL ROSMALEN
De heer J. Endert	Hooiwagen 18	5247 HA ROSMALEN
Mevrouw M.M.C.P.J. Duller-Kwaks	Goudveilstraat 4	5247 HR ROSMALEN
De heer J.H. Elst	Goudveilstraat 12	5247 HR ROSMALEN
De heer C.Y. Lam	Zilverpark 84	5237 HT 'S-HERTOGENBOSCH
De heer R.R.J. de Poorter	Abraham-Kuyperborch 1	5241 HR ROSMALEN
Familie Swets	Rapsodieweg 13	5245 BK ROSMALEN
Juwelier Schute T.a.v. de heer/mevrouw H. Schutte	Achter de Driesprong 1	5241 TK ROSMALEN
De heer/mevrouw F. Kelder	Schoolstraat 34	5243 VC ROSMALEN
De heer/mevrouw B. Jollie & de heer/mevrouw De Heer	Calandostraat 17	5245 AG ROSMALEN
De heer/mevrouw G. Klok	Rapsodieweg 21	5245 BK ROSMALEN
De heer/mevrouw H.B.W. Leenders & de heer/mevrouw G.S.S. Mertosentono	Coupletweg 14	5245 BA ROSMALEN
De heer B. Ploen	Fotrissimostraat 2	5245 AB ROSMALEN
De heer/mevrouw G.H.P. Coenraad	De Driesprong 21	5241 TJ ROSMALEN
De heer/mevrouw T. Emir	Calandostraat 11	5245 AG ROSMALEN
De heer/mevrouw M.Molenaar en de heer/mevrouw M. Mackelenbergh	Calandostraat 21	5245 AG ROSMALEN
De heer/mevrouw ing. A.C. Kamman MSc. & de heer/mevrouw A.M. van Diepenbeek	Belcantoweg 4	5245 AE ROSMALEN
Mevrouw E. Bijvelds & de heer B. de Swan	Allegroweg 16	5245 AH ROSMALEN
De heer/mevrouw E.J. Gijsbers & de heer/mevrouw J.W.A. Klinkenberg	Sterrekeospad 9	5247 HX ROSMALEN
Mevrouw M.A.J. van Strijp	De Bronkade 15	5247 MR ROSMALEN

Mevrouw C. Bom - Hermans	Pauwoogpad 5	5247 KK ROSMALEN
Kopersvereniging De Barkentijn	Barkentijn 18	5247 LC ROSMALEN
De heer R.L.H.A. van Mackelenbergh	Eerste Hervendreef 46	5232 JK 'S-HERTOGENBOSCH
De heer T.G.A.J. van der Lee	Nocturneweg 41	5245 AK ROSMALEN
Mevrouw R. Bouwmans - Brons	Jaap Edenstraat 2	5247 XR ROSMALEN
BrabantWonen T.a.v. de heer B. Wagt	Postbus 1703	5200 BT 'S-HERTOGENBOSCH
Mevrouw M.J.M. Acda	Groote Wielenlaan 437	5245 AW ROSMALEN