

AAANTEKENEN | PER POST | EMAIL

het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Groningen Afdeling bestuursrecht  
Postbus 30026  
9700 RM Groningen

bezoekadres  
Guyotplein 1  
9712 NX Groningen  
openingstijden  
08:30-17:00 uur

correspondentieadres  
Postbus 150  
9700 AD Groningen

t (088) 361 14 35 algemeen  
t (088) 361 13 33 belasting

e-mail voor voorzieningen:  
bestuurvovo.nnl@rechtspraak.nl  
e-mail voor beroepen:  
bestuursrecht.nnl@rechtspraak.nl  
belasting.nnl@rechtspraak.nl  
www.rechtspraak.nl

datum 19 december 2025  
onderdeel Omgevingskamer  
contactpersoon mevr. 5.1.2e  
doorkiesnummer (088) 361 14 35  
ons kenmerk zaaknummer LEE 23 / 1357 BESLU KETE  
uw kenmerk 115519-2023  
bijlage(n)  
onderwerp het beroep van 5.1.2e e.a. te Haren Gn

Geachte heer/mevrouw,

Over het beroep met zaaknummer LEE 23 / 1357 BESLU KETE deel ik u het volgende mee.

Bij beantwoording de datum en ons kenmerk vermelden. Wilt u slechts één zaak in uw brief behandelen.

De rechtbank heeft uitspraak gedaan. Ik stuur u een kopie van de uitspraak. Indien in deze uitspraak wordt verwezen naar een uitspraak met een ECLI-nummer, is de tekst van de betreffende uitspraak onder dat nummer gepubliceerd op [www.rechtspraak.nl](http://www.rechtspraak.nl).

Tegen deze uitspraak staat voor een belanghebbende en het bestuursorgaan hoger beroep open. Dit dient te worden ingesteld **binnen zes weken** na de datum van verzending van deze uitspraak door een beroepschrift en een kopie van deze uitspraak te zenden aan de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA Den Haag. In uw beroepschrift moet u vermelden waarom u het niet eens bent met de uitspraak. U kunt ook digitaal hoger beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Kijk op [www.raadvanstate.nl](http://www.raadvanstate.nl) voor meer informatie over het indienen van digitaal beroep.

Als u naar aanleiding van deze brief vragen hebt, kunt u contact opnemen met de administratie van de rechtbank op het hierboven vermelde doorkiesnummer.

Als u de rechtbank belt of schrijft, verzoek ik u het zaaknummer te vermelden.

Hoogachtend,

5.1.2e  
de griffier

## RECHTBANK NOORD-NEDERLAND

Zittingsplaats Groningen

Bestuursrecht

zaaknummer: LEE 23/1357

### uitspraak van de meervoudige kamer van 18 december 2025 in de zaak tussen

5.1.2e  
5.1.2e  
5.1.2e  
5.1.2e

allen uit Haren Gn, eisers,

en

**het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Groningen**, het college (gemachtigde: mr. 5.1.2e)

### Samenvatting

1. Deze uitspraak gaat over een verkeersbesluit. In dit besluit heeft het college besloten tot het invoeren van meerdere verkeersmaatregelen aan de Kloostersingel, de Hemmenlaan en de Kerklaan in Haren. Eisers zijn het niet eens met de eenzijdige ontsluiting voor autoverkeer op de Kerklaan. Zij voeren daartoe een aantal beroepsgronden aan. Aan de hand van deze beroepsgronden beoordeelt de rechtbank het verkeersbesluit.

1.1. De rechtbank komt in deze uitspraak tot het oordeel dat het beroep gegrond is, omdat het college een onjuiste belangenafweging heeft gemaakt. Het college moet om die reden een nieuw besluit op het bezwaar van eisers nemen. Eisers krijgen dus gelijk. Hierna legt de rechtbank uit hoe zij tot dit oordeel komt en welke gevolgen dit oordeel heeft.

### Procesverloop

2. Het college heeft op 21 oktober 2021 een verkeersbesluit genomen voor de nieuwbouwwijk deelgebied 1 in Haren (deelgebied 1). Met het bestreden besluit van 23 januari 2023 is het college bij dit verkeersbesluit gebleven.

3. Eisers hebben beroep ingesteld tegen het bestreden besluit. Ter onderbouwing van hun beroep hebben eisers een memo van 5 april 2023 overgelegd van 5.1.2e van De Baan Verkeersadvies (hierna: De Baan).

3.1. Het college heeft op het beroep gereageerd met een verweerschrift.

3.2. Eisers hebben aanvullende gronden en stukken ingediend.

3.3. Het college heeft een aanvullende memo van adviesbureau Sweco (hierna: Sweco) van 30 mei 2024 ingediend.

3.4. Eisers hebben aanvullende stukken ingediend.

3.5. Het college heeft een aanvullend verweerschrift ingediend.

3.6. De rechtbank heeft het beroep op 8 april 2025 op zitting behandeld. Hieraan hebben 5.1.2e en 5.1.2e deelgenomen. Namens het college hebben aan de zitting deelgenomen: diens gemachtigden mr. 5.1.2e en mr. 5.1.2e en verkeerskundige 5.1.2e

3.7. Eisers hebben, na de sluiting van het onderzoek ter zitting, op 25 april 2025 een verzoek gedaan om immateriële schadevergoeding vanwege het overschrijden van de redelijke termijn. De rechtbank heeft hierop het onderzoek heropend. Het college heeft een reactie ingediend op het verzoek van eisers.

3.8. Partijen zijn door de rechtbank in de gelegenheid gesteld om kenbaar te maken of zij een nadere zitting wensen. Omdat partijen van die gelegenheid geen gebruik hebben gemaakt, heeft de rechtbank het onderzoek opnieuw gesloten.

#### Totstandkoming van het besluit

4. In de periode van 7 tot 20 juni 2017 heeft Sweco in opdracht van het college een verkeerstelling uitgevoerd ter voorbereiding op de bouw van deelgebied 1. Hierbij heeft Sweco de volledige verkeersontsluiting van deelgebied 1 op zowel de Kerklaan (oostelijke zijde) als op de Hemmenlaan (westelijke zijde) onderzocht. De conclusies van dit onderzoek zijn neergelegd in een Verkeersonderzoek van 5 september 2018. Volgens Sweco levert de gemengde afwikkeling van verkeer een maximale toekomstige etmaalintensiteit op de Kerklaan op van 500 motorvoertuigen en op de Hemmenlaan van 1.400 motorvoertuigen en is gemengde afwikkeling aan beide zijden acceptabel met deze toekomstige intensiteiten.

4.1. Op 29 oktober 2018 is het bestemmingsplan "Dilgt, Hemmen en Essen, deelgebied 1" vastgesteld door de (voormalige) gemeente Haren (hierna: het bestemmingsplan). Het bestemmingsplan voorziet aan zowel de zijde van de Hemmenlaan als aan de zijde van de Kerklaan in een verkeersfunctie. In paragraaf 3.5 van de toelichting op het bestemmingsplan staat opgenomen dat de auto-ontsluiting plaatsvindt vanaf de Hemmenlaan of de Kerklaan. De woningen in deelgebied 1 zijn na het vaststellen van het bestemmingsplan gerealiseerd.

4.2. Op 28 januari 2021 heeft de Veiligheidsregio Groningen een e-mail gestuurd aan het college over de verkeersontsluiting van deelgebied 1 waarin is meegedeeld dat een tweede ontsluiting van deelgebied 1 noodzakelijk is voor de brandweer als alternatieve route in geval van nood en dat deze route gerealiseerd kan worden door een fietspad vanaf de Hemmenweg met voldoende breedte voor een brandweerauto.

4.3. Bij brief van 3 februari 2021 aan de bewoners van de Hemmenlaan en bij brieven van 31 maart 2021 en 1 april 2021 aan de bewoners van de Kloostersingel heeft het college medegedeeld dat zij voornemens is deelgebied 1 voor autoverkeer alléén te ontsluiten op de Kerklaan en niet meer op de Hemmenlaan.

4.4. Op 6 mei 2021 heeft de politie-eenheid Noord-Nederland naar aanleiding van een verzoek van het college een advies uitgebracht over door het college voorgenomen verkeersmaatregelen aan de Hemmenlaan en Kloostersingel. In dit advies is overwogen dat een zonepoort kan worden aangebracht om de gewenste lage snelheid bij erftoegangswegen te realiseren en is geconcludeerd dat de handhaafbaarheid van de nieuwe situatie onder de verkeersmaatregelen als positief wordt beoordeeld.

4.5. Op 2 juli 2021 heeft Sweco een aanvullende memo uitgebracht over de verkeersontsluiting van deelgebied 1 waarin over de eenzijdige ontsluiting voor autoverkeer op de Kerklaan is geconcludeerd dat het negatieve effect op de verkeersveiligheid van een ontsluiting voor motorvoertuigen op de Hemmenlaan, gelet op de daar aanwezige scholen en schoolgaand fietsverkeer, is verminderd. Ook overweegt Sweco dat de etmaal- en de spitsintensiteit op de Kloostersingel ruim binnen de verkeersaantallen op een erftoegangsweg vallen en dat binnen Haren wegvakken zijn waar de auto- en fietsintensiteit hoger liggen zonder dat dit problemen oplevert. Autoverkeer vanaf de Kloostersingel kan volgens Sweco doorrijden tot de stopstreep en heeft daarna zicht op het fietsverkeer. Na het fietspad kan autoverkeer stilstaan voordat wordt ingevoegd op de Kerklaan. Hierbij is volgens Sweco een voorrangskruispunt passend.

4.6. Op 21 oktober 2021 heeft het college een verkeersbesluit genomen waarin de volgende verkeersmaatregelen zijn opgenomen:

- 1) het instellen van een maximumsnelheid van 30 km/u in het plangebied door het plaatsen van borden A0130zb en A0230ze uit bijlage 1, RVV 1990 op de Kloostersingel nabij de aansluiting met de Kerklaan;
- 2) het plaatsen van borden G12a en G12b uit bijlage 1, RVV 1990 op het nieuw aan te leggen pad tussen de Kloostersingel en de Hemmenlaan;
- 3) het plaatsen van borden G7, van bijlage 1, RVV 1990 bij het nieuw aan te leggen pad tussen de Kloostersingel en het Dilgtplein;
- 4) het instellen van een voorrangsregeling op het kruispunt tussen het nieuwe pad en de Hemmenlaan door het aanbrengen van haaiantanden en bord B6 uit bijlage 1, RVV 1990; en
- 5) het instellen van een voorrangsregeling op het kruispunt Kloostersingel-Kerklaan door het aanbrengen van haaiantanden bij het fietspad en de hoofdrijbaan, en borden B4, B5 en B6 uit bijlage 1, RVV 1990 op de Kerklaan en de Kloostersingel.

4.6.1. Het college licht in dit besluit toe dat deelgebied 1 met deze verkeersmaatregelen voor autoverkeer alléén wordt ontsloten aan de oostzijde op de Kerklaan. Voor uitsluitend langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) wordt het deelgebied tevens aan de westzijde ontsloten. Tussen de Hemmenlaan en de Kloostersingel wordt een fietspad aangelegd, dat ook geschikt wordt gemaakt voor hulpdiensten. Tussen de Kloostersingel en het Dilgtplein wordt een voetpad aangelegd.

4.6.2. In het verkeersbesluit worden de volgende doelen uit de Wegenverkeerswet 1994 (WVV 1994) genoemd:

- 1) het verzekeren van de veiligheid op de weg;
- 2) het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan; en

- 3) het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden.<sup>1</sup>

4.7. Naar aanleiding van de bezwaren van eisers heeft de bezwaarschriftenadviescommissie in haar advies van 30 juni 2022 geconcludeerd dat het college de verkeersmaatregelen die samenhangen met de ontsluiting voor autoverkeer op de Kerklaan onvoldoende heeft gemotiveerd.

4.8. In het bestreden besluit van 23 januari 2023 is het college, onder verwijzing naar het advies van de bezwaarschriftenadviescommissie, bij de verkeersmaatregelen uit het primaire besluit gebleven. Het college heeft in het bestreden besluit een aanvullende motivering gegeven voor de eenzijdige verkeersontsluiting op de Kerklaan. Het college baseert zich hierbij op het verkeersonderzoek van Sweco van 5 september 2018 en de memo van Sweco van 2 juli 2021. Volgens het college zijn twee ontsluitingen voor het autoverkeer onwenselijk, omdat de Kloostersingel gebruikt kan worden als doorgaande sluiproute naar school- en sportvoorzieningen. De ontsluiting voor autoverkeer op de Kerklaan is volgens het college vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid wenselijker dan een ontsluiting voor autoverkeer op de Hemmenlaan. De door Sweco geadviseerde aanpassingen aan het kruispunt op de Kerklaan ten behoeve van de verkeersveiligheid kunnen namelijk worden doorgevoerd, terwijl dit op het kruispunt met de Hemmenlaan niet mogelijk is gebleken. Ook hecht het college eraan dat de Hemmenlaan een schoolomgeving is en het beperken van autoverkeer in een directe schoolomgeving uitgangspunt is.

### **Beoordeling van de rechtbank**

#### Moest het college eisers de mogelijkheid bieden om een zienswijze in te dienen?

5. Eisers voeren ten eerste aan dat zij onvoldoende gelegenheid hebben gehad hun belangen kenbaar te maken voorafgaand aan het verkeersbesluit. Eisers stellen dat zij door het college niet zijn betrokken bij de totstandkoming van het verkeersbesluit. De bewoners aan de Hemmenlaan hebben daarentegen wel gelegenheid gehad om hun belangen kenbaar te maken.

5.1. Voor zover het standpunt van eisers zo kan worden begrepen dat het college ten onrechte geen mogelijkheid heeft geboden aan eisers om zienswijzen in te dienen voorafgaand aan het verkeersbesluit, is de rechtbank van oordeel dat het betoog niet slaagt. Uit de WvW 1994 en de Algemene wet bestuursrecht (Awb) volgt namelijk geen verplichting om gelegenheid voor het indienen van zienswijzen te bieden voorafgaand aan het nemen van een verkeersbesluit. Dat is slechts anders indien het gaat om een verkeersbesluit dat tot stand komt met toepassing van een uniforme openbare voorbereidingsprocedure. Die situatie doet zich hier niet voor.

5.2. Voor zover eisers betogen dat het verkeersbesluit onzorgvuldig is voorbereid door hen voorafgaand aan de totstandkoming daarvan geen gelegenheid te geven hun visie te geven, overweegt de rechtbank het volgende. Niet in geschil is dat eisers door het college bij brief op de hoogte zijn gesteld van het voorgenomen verkeersbesluit en dat eisers daarop geen reactie hebben ingediend. Omdat eisers hiermee in de gelegenheid zijn geweest om een reactie in te dienen, is de rechtbank van oordeel dat van onzorgvuldige besluitvorming geen sprake is. Dit betoog van eisers slaagt niet.

---

<sup>1</sup> Zie artikel 2, eerste lid, van de WvW 1994.

---

Moest het college een verkeerstelling aan de Kerklaan laten uitvoeren?

6. Eisers stellen dat de rapporten van Sweco waarop het college het bestreden besluit baseert onvoldoende representatief zijn, omdat geen verkeerstelling aan de Kerklaan heeft plaatsgevonden. Van belang is dat de verkeerstelling op het kruispunt Kerklaan-Escampe volgens De Baan een onvolledig beeld geeft van de verkeersstromen van auto- en fietsverkeer over de Kerklaan. Gelet hierop heeft het college ten onrechte geen acht geslagen op de doorfietsroute over de Kerklaan en moet aanvullend onderzoek plaats vinden. Omdat aan de Hemmenlaan wel een telling heeft plaatsgevonden kan volgens eisers geen goede vergelijking van de verkeersveiligheid van de ontsluitingsopties worden gemaakt.

6.1. Naar het oordeel van de rechtbank hebben het college en Sweco voldoende acht geslagen op de doorfietsroute. Het college en Sweco erkennen dat de fietsintensiteit op de Kerklaan relatief hoog is, maar zij wegen mee dat op andere kruispunten op de Kerklaan al is gebleken dat voldoende ruimte bestaat om de fietsstroom met een motorvoertuig veilig te doorkruisen. Het aantal voertuigen dat van de ontsluiting aan de Kerklaan gebruik maakt in de spijtstijd is bovendien beperkt. Verder is de rechtbank van oordeel dat uit het onderzoek volgt dat de Kerklaan niet wordt gebruikt om de Rijksstraatweg en de A28 te bereiken. Op de Dilgtweg zijn tellingen uitgevoerd in 2017 om de effecten van de nieuwe woningen in deelgebied 1 te kunnen duiden voor de school en toenmalig bewoners. Hierbij zijn om een gemiddelde werkdag 3.700 motorvoertuigen geteld. De verkeersintensiteit op de Kerklaan ligt hier gelet op de verkeersstructuur volgens het college en Sweco ruim onder.

6.2. Het betoog van eisers slaagt niet. Het college hoefde geen nadere verkeerstelling aan de Kerklaan uit te voeren.

Heeft het college kunnen concluderen dat de verkeersveiligheid wordt gediend met de verkeersmaatregelen?

7. Eisers stellen zich op het standpunt dat het college niet heeft kunnen concluderen dat aan de Kerklaan een verkeersveilige ontsluiting voor autoverkeer kan worden gerealiseerd. Ter onderbouwing wijzen eisers op de memo van De Baan. Eisers lichten toe dat zij direct naast de verkeersontsluiting op de Kerklaan wonen en dat zij de verkeersontsluiting als onveilig ervaren. Van belang hierbij is dat autoverkeer bij de ontsluiting aan de Kerklaan een druk fietspad moeten over steken. Dit fietspad is een doorfietsroute voor woon- en werkverkeer van en naar Groningen. Eisers stellen dat het college er ten onrechte aan voorbijgaat dat meer dan 5000 fietsers dagelijks de doorfietsroute op de Kerklaan gebruiken, terwijl dagelijks ongeveer 800 fietsers van de Hemmenlaan gebruik maken. Eisers wijzen erop dat met name rond spijtstijd rijvorming voor het kruispunt plaatsvindt, omdat voor autoverkeer weinig tijd en ruimte bestaat om het fietspad over te steken. Als gevolg hiervan worden risico's genomen bij het oversteken van het fietspad. Ter onderbouwing hiervan hebben eisers video-opnamen overgelegd. Eisers stellen dat zij vrezen dat hierdoor ongelukken gaan plaatsvinden. Ook wijzen zij erop dat hun kinderen als gevolg van het drukke autoverkeer niet of niet zonder begeleiding voor het huis kunnen verblijven. Ook is niet meegewogen dat autoverkeer als gevolg van de ontsluiting aan de Kerklaan tweemaal de doorfietsroute moeten passeren voordat de hoofdontsluitingswegen van Haren zijn bereikt. Eisers stellen verder dat Sweco ten onrechte concludeert dat voldoende ruimte bestaat voor autoverkeer om na het fietspad stil te staan voordat wordt ingevoegd op de Kerklaan. Het plateau dat het college wil plaatsen maakt deze ruimte volgens eisers alleen maar nog kleiner.

7.1. Aan de Hemmenlaan kan volgens eisers, anders dan op de Kerklaan, wél een verkeersveilige ontsluiting worden gerealiseerd. Eisers wijzen hiertoe op het advies van De Baan. Volgens eisers is niet te begrijpen dat in het rapport van Sweco van 5 september 2018 een ontsluiting aan de Hemmenlaan als verkeersveilig wordt beoordeeld, terwijl Sweco in de memo van 2 juli 2021 op grond van dezelfde gegevens tot een andere conclusie komt. Eisers stellen verder dat door het college niet goed is gemotiveerd waarom een tweezijdige ontsluiting onwenselijk is. Volgens eisers zijn de opties voor de ontsluiting door Sweco onvoldoende onderzocht en heeft het college daardoor de opties niet goed tegen elkaar afgewogen.

8. Het college heeft zich op het standpunt gesteld dat aan de Kerklaan een verkeersveilige ontsluiting is te realiseren. Daartoe is volgens het college van belang dat volgens Sweco de maximale toename van de etmaalintensiteit door deelgebied 1 op de Kerklaan 500 motorvoertuigen betreft en dit aantal veilig via de Kerklaan kan worden afgewikkeld. Ook wijst het college erop dat de aandachtspunten die Sweco heeft geadviseerd voor de inrichting van een verkeersveilig kruispunt van de Kloostersingel met de Kerklaan uitvoerbaar zijn en het kruispunt conform CROW-richtlijnen is vormgegeven. Volgens het college is sprake van een duidelijke voorrangregeling, is voldoende zicht op het fietsverkeer, en bestaat tenminste 5 meter opstelruimte voor autoverkeer tussen de rijbaan en het fietspad. Verder wijst het college erop dat zij het kruispunt in april 2024 heeft geoptimaliseerd door middel van het aanleggen van een zoneweg waarbij het kruispunt met inachtneming van het advies van de politie-eenheid Noord-Nederland van 6 mei 2021 verhoogd is aangelegd. Ook is hierbij een uitritconstructie aangebracht.

8.1. Het college heeft verder aangevoerd dat aan de bewoners aan de zijde van de Hemmenlaan is toegezegd dat een ontsluiting voor autoverkeer op de Hemmenlaan enkel zou worden gerealiseerd in combinatie met een losliggend fietspad. Volgens het college is gebleken dat geen gestand kan worden gedaan aan deze toezegging omdat te weinig ruimte bestaat om het losliggende fietspad in te passen en dit ook ten koste zou gaan van ter plekke aanwezige kenmerkende bosschage. Om die reden is volgens het college alsnog gekozen om de ontsluiting voor autoverkeer aan de zijde van de Kerklaan te realiseren. Een ontsluiting aan de Hemmenlaan is volgens het college bovendien onwenselijk gelet op de middelbare school, internationale school en school voor speciaal onderwijs die aan de Hemmenlaan zijn gesitueerd. Een ontsluiting voor autoverkeer aan deze zijde zou betekenen dat meer autoverkeer zich mengt met fietsverkeer, terwijl volgens het college op grond van de Mobiliteitsvisie het beperken van autoverkeer in schoolgebieden een uitgangspunt is.

9. De rechtbank stelt vast dat de ontsluiting voor autoverkeer op de Kerklaan zelf geen verkeersmaatregel is zoals bedoeld in de WVV 1994. Het college heeft er echter op gewezen dat tot de verkeersmaatregelen 2 tot met 5 is gekomen om de eenzijdige ontsluiting voor autoverkeer aan de Kerklaan te kunnen faciliteren. Niet in geschil is dat het bestemmingsplan voorziet in de mogelijkheid om deelgebied 1 aan beide zijden te ontsluiten voor autoverkeer.

9.1. De rechtbank stelt verder vast dat het college in het verkeersbesluit de volgende doelen uit artikel 2 van de WVV 1994 heeft opgenomen:

- het verzekeren van de veiligheid op de weg;
- het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan; en

---

- het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden.

9.1.1. Het college heeft bij het nemen van een verkeersbesluit beoordelingsruimte bij de uitleg van de in artikel 2, eerste en tweede lid, van de WVV 1994 genoemde begrippen. Afhankelijk van de beroepsgronden gaat de bestuursrechter in op de vraag of de manier waarop het college van die beoordelingsruimte gebruik heeft gemaakt in overeenstemming is met het recht. Daarbij moet de bestuursrechter nagaan of het college redelijkerwijs de beoordelingsruimte heeft kunnen invullen op de in het verkeersbesluit aangegeven wijze.<sup>2</sup>

9.2. Anders dan eisers kennelijk wensen, staat het de rechtbank daarom niet vrij om te beoordelen of het college van de beschikbare opties de verkeersmaatregelen heeft getroffen die het meest verkeersveilig zijn. De rechtbank kan namelijk alleen toetsen of de getroffen verkeersmaatregelen zoals die in het bestreden besluit zijn opgenomen op zichzelf de verkeersveiligheid dienen. Of er beter een ontsluiting op de Hemmenlaan had kunnen worden gerealiseerd en of beter voor een tweezijdige ontsluiting gekozen had kunnen worden, ligt daarom niet ter toetsing aan de rechtbank voor. Ook kan de rechtbank de feitelijke uitvoering die is gegeven aan het verkeersbesluit, zoals de wijze van inrichting van de zonepoort, in deze procedure niet beoordelen. Van belang is alleen of een verkeersveilige uitvoering van de verkeersmaatregelen zoals die zijn neergelegd in het verkeersbesluit mogelijk is.

9.3. De rechtbank is van oordeel dat het college onder verwijzing naar de adviezen van Sweco heeft kunnen concluderen dat de verkeersmaatregelen die de eenzijdige ontsluiting voor autoverkeer op de Kerklaan faciliteren het belang van het verzekeren van de veiligheid op de weg dienen. Daartoe is van belang dat Sweco overweegt dat de ontsluiting via de Kerklaan waarbij de doorfietsroute wordt gekruist mogelijk is, indien de kruising op goede wijze is ontworpen. Daarbij is volgens Sweco van belang dat tussen de Kerklaan en het fietspad opstelruimte is, zodat autoverkeer eerst het fietspad kan oversteken en daarna via de opstelruimte kan invoegen op de Kerklaan. Bij de aansluiting met de Kerklaan is volgens Sweco voldoende ruimte om een verkeersveilige ontsluiting te realiseren. Het college heeft er in dit verband op gewezen dat het kruispunt conform CROW-richtlijnen en adviezen van Grontmij/Sweco is vormgegeven. Ook is betrokken dat, uitgaande van het slechtste scenario van 7 à 8 ritten per woning, het verkeer van deelgebied 1 volledig kan worden afgewikkeld via de Kerklaan. Dit geldt volgens Sweco ook voor het drukste uur in de ochtendspits waarbij maximaal 40 tot 60 auto's de ontsluiting passeren. Ook is volgens Sweco van belang dat de menging van verschillende verkeersdeelnemers op dit wegvak past bij een erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur.

9.4. De rechtbank volgt het betoog van eisers niet dat onvoldoende opstelruimte bestaat om een verkeersveilig kruispunt te kunnen realiseren aan de Kloostersingel met de Kerklaan. In geschil is niet dat met 5,00 meter voldoende ruimte bestaat om stil te staan tussen het fietspad en de autoweg. Het college heeft deugdelijk toegelicht dat - anders dan bij de meting van eisers - ook de inritblokken dienen te worden meegerekend bij de berekening van de beschikbare opstelruimte. Door eisers is niet betwist dat 5,00 meter opstelruimte bestaat indien de opritblokken worden betrokken.

---

<sup>2</sup> Zie de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (de Afdeling) van 6 november 2024, ECLI:NL:RVS:2024:4493.

9.5. Het betoog van eisers slaagt dan ook niet. Het college heeft kunnen concluderen dat de verkeersveiligheid is gediend bij de verkeersmaatregelen.

Zijn de belangen door het college zorgvuldig en volledig afgewogen?

10. Eisers stellen verder dat hun belangen onvoldoende zijn meegewogen in het verkeersbesluit. Onder verwijzing naar een memo van 19 januari 2021 van het college stellen eisers dat voor dit verkeersbesluit is gekozen, omdat de toezegging een losliggend fietspad te realiseren aan de zijde van de Hemmenlaan niet wordt nagekomen door het college. Hiermee heeft het college alleen de belangen van de bewoners van de Hemmenlaan meegewogen en de belangen van eisers niet. Gelet hierop heeft volgens eisers geen zorgvuldige belangenafweging plaatsgevonden waarin ook de belangen van de bewoners van de Kloostersingel zijn betrokken

10.1. Nadat het college heeft vastgesteld welke verkeersbelangen naar zijn oordeel bij het besluit moeten worden betrokken, moet hij die belangen tegen elkaar afwegen. Bij die afweging heeft het bestuursorgaan beleidsruimte. De bestuursrechter gaat niet na of hij in het concrete geval tot hetzelfde besluit zou zijn gekomen. De bestuursrechter beoordeelt wel of alle relevante belangen in de beoordeling zijn betrokken en aan de hand van de beroepsgronden of de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van het verkeersbesluit niet onevenredig zijn in verhouding tot de met dat besluit te dienen doelen. Daarbij geldt dat het bestuursorgaan niet de absolute noodzaak van een verkeersbesluit hoeft aan te tonen.<sup>3</sup>

10.2. De rechtbank is van oordeel dat het college geen blijk heeft gegeven van een volledige en zorgvuldige belangenafweging. Daartoe wordt als volgt overwogen. Het college heeft erkend dat bij de belangenafweging die in het kader van het aan de orde zijnde verkeersbesluit is verricht, een door de voormalige gemeente Haren gedane toezegging aan de bewoners van de Hemmenlaan uitdrukkelijk is meegewogen. Deze toezegging houdt in dat een eventuele ontsluiting voor autoverkeer aan de zijde van de Hemmenlaan plaats zou vinden in combinatie met een losstaand fietspad naast de huidige Hemmenlaan. Hierdoor zou het autoverkeer richting de Kloostersingel losgekoppeld worden van het fietsverkeer richting het Maartenscollege, wat de verkeersveiligheid ten goede zou komen. Op basis van nadere ontwerptechnische uitwerking bleek volgens het college dat niet aan deze toezegging kan worden voldaan. Om het voorgestelde alternatief aan te leggen is volgens het college onvoldoende ruimte beschikbaar. Daarnaast gaat het aanleggen van een parallelroute ten koste van groen en wordt het aandeel verhard oppervlakte in de openbare ruimte vergroot. Om die redenen heeft het college besloten vorenbedoelde toezegging niet na te komen. Op de zitting heeft het college op vragen van de rechtbank aanvullend nog aangegeven dat het voorkomen van een mogelijke procedure van de kant van de bewoners van de Hemmenlaan, is betrokken bij de ontsluitingskeuze die thans is gemaakt en in het bestreden besluit is neergelegd. In dit verband overweegt de rechtbank ook dat in de aan twee wethouders gerichte memo van 19 januari 2021 staat dat nogmaals door Sweco en de gemeentelijke verkeerskundige is gekeken naar de verkeerskundige onderbouwing van de extra weg langs de Hemmenlaan en dat men hierbij nogmaals tot de conclusie is gekomen dat de onderbouwing van de aanleg van een aparte weg zeer mager is en zeker uit het oogpunt van verkeersveiligheid ook anders opgelost kan worden op een wijze die niet overeenkomt met de gemaakte afspraken.

<sup>3</sup> Zie de uitspraak van de Afdeling van 6 november 2024, ECLI:NL:RVS:2024:4493.

10.3. De rechtbank stelt vast dat het college zich hiermee transparant heeft betoond. Op grond daarvan moet echter wel worden vastgesteld dat ten onrechte niet louter verkeersbelangen genoemd in artikel 2 van de WVV 1994 een rol hebben gespeeld in de door het college gemaakte belangenafweging. Geoordeeld wordt ook dat niet inzichtelijk is gemaakt of, en zo ja op welke wijze de belangen van eisers zijn betrokken bij het -in bezwaar gehandhaafde- genomen verkeersbesluit, waarin rekening houdend met de belangen van de bewoners van de Hemmenlaan is gekozen voor een eenzijdige ontsluiting op de Kerklaan.

10.4. Het betoog van eisers slaagt. Het college heeft geen blijk gegeven van een volledige en zorgvuldige belangenafweging.

#### De redelijke termijn

11. Eisers hebben een verzoek gedaan om vergoeding van immateriële schade als gevolg van een overschrijding van de redelijke termijn.

11.1. De rechtbank overweegt dat het rechtszekerheidsbeginsel en artikel 6 van het EVRM met zich brengen dat een geschil binnen een redelijke termijn dient te worden beslecht. De redelijke termijn voor een bezwaarprocedure en een rechterlijke instantie bedraagt twee jaar. De redelijke termijn vangt aan op het moment waarop het bestuursorgaan het bezwaarschrift heeft ontvangen.<sup>4</sup>

11.2. Het bezwaar van eisers is door het college op 1 december 2021 ontvangen. Deze uitspraak is van 18 december 2025. De redelijke termijn is daarom met 25 maanden overschreden.

11.3. Uitgaande van een forfaitair tarief van € 500,- per half jaar dat de redelijke termijn is overschreden, bedraagt het aan elk van eisers toe te kennen bedrag in beginsel €2.500,-. De rechtbank ziet evenwel in de omstandigheid dat eisers gezamenlijk beroep hebben ingesteld aanleiding dit bedrag te matigen in die zin dat zij aan elk van eisers 25% van dit bedrag toekent. Dit acht de rechtbank redelijk vanwege de matigende invloed die het instellen van gezamenlijke beroepen heeft gehad op de mate van stress, ongemak en onzekerheid die eisers hebben ondervonden vanwege de te lang durende procedure.<sup>5</sup>

11.4. De behandeling van het bezwaar mag ten hoogste een half jaar en de behandeling van het beroep mag ten hoogste anderhalf jaar duren. De overschrijding van de redelijke termijn is in deze zaak is in deze zaak is met acht maanden gelegen in de bestuurlijke fase en met zeventien maanden in de rechterlijke fase. Gelet hierop veroordeelt de rechtbank het college tot vergoeding van immateriële schade aan elk van eisers van € 160,- (8/25 x 500). De rechtbank veroordeelt de Staat der Nederlanden (minister van Justitie en Veiligheid) tot vergoeding van immateriële schade aan elk van eisers van € 360,- (17/25 x 500).

#### **Conclusie en gevolgen**

12. De rechtbank is van oordeel dat het bestreden besluit in strijd is met artikel 21 van het BABW, omdat het college geen goede belangenafweging heeft gemaakt. De rechtbank bepaalt met toepassing van artikel 8:72, vierde lid, van de Awb dat het college een nieuw

<sup>4</sup> Zie de uitspraak van de Afdeling van 18 januari 2023, ECLI:NL:RVS:2023:155.

<sup>5</sup> Zie de uitspraak van de Afdeling van 30 januari 2019, ECLI:NL:RVS:2019:245.

---

besluit op het bezwaar van eisers moet nemen. De rechtbank geeft het college hiervoor zes weken.

12.1. Omdat het beroep gegrond is moet het college het griffierecht aan eiseres vergoeden en krijgen eisers ook een vergoeding van hun proceskosten. Het college moet deze vergoeding betalen. Voor de rechtsbijstand krijgen eisers een vast bedrag per proceshandeling. In beroep heeft elke proceshandeling een waarde van € 907,-. Namens eisers heeft een gemachtigde een beroepschrift ingediend (1 punt). Ook is namens eisers een factuur van de kosten van een deskundige overgelegd ten bedrage van € 1.334,03. De vergoeding bedraagt dan in totaal € 2.241,03 (€ 907,- + € 1.334,03).

**Beslissing**

De rechtbank:

- verklaart het beroep gegrond;
- vernietigt het besluit op bezwaar van 23 januari 2023;
- draagt het college op binnen zes weken na de dag van verzending van deze uitspraak een nieuw besluit te nemen op het bezwaar met inachtneming van deze uitspraak;
- veroordeelt het college tot betaling van € 160,- aan schadevergoeding aan [5.1.2e]
- veroordeelt het college tot betaling van € 160,- aan schadevergoeding aan [5.1.2e]
- veroordeelt het college tot betaling van € 160,- aan schadevergoeding aan [5.1.2e]
- veroordeelt het college tot betaling van € 160,- aan schadevergoeding aan [5.1.2e]
- veroordeelt de Staat der Nederlanden (minister van Justitie en Veiligheid) tot betaling van € 360,- aan schadevergoeding aan [5.1.2e]
- veroordeelt de Staat der Nederlanden (minister van Justitie en Veiligheid) tot betaling van € 360,- aan schadevergoeding aan [5.1.2e]
- veroordeelt de Staat der Nederlanden (minister van Justitie en Veiligheid) tot betaling van € 360,- aan schadevergoeding aan [5.1.2e]
- veroordeelt de Staat der Nederlanden (minister van Justitie en Veiligheid) tot betaling van € 360,- aan schadevergoeding aan [5.1.2e]
- veroordeelt de minister tot betaling van € 2.241,03 aan proceskosten aan eisers.

Deze uitspraak is gedaan door mr. [5.1.2e] voorzitter, en mr. [5.1.2e] en mr. [5.1.2e] leden, in aanwezigheid van mr. [5.1.2e] griffier. Uitgesproken in het openbaar op 18 december 2025.

[5.1.2e]  
griffier

[5.1.2e]  
voorzitter

Voor  
Rid  
Ad  
[5.1.2e]  
[5.1.2e]  
[5.1.2e]

Een afschrift van deze uitspraak is verzonden aan partijen op:

19 DEC 2025

**Informatie over hoger beroep**

Een partij die het niet eens is met deze uitspraak, kan een hogerberoepschrift sturen naar de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State waarin wordt uitgelegd waarom deze partij het niet eens is met deze uitspraak. Het hogerberoepschrift moet worden ingediend binnen zes weken na de dag waarop deze uitspraak is verzonden. Kan de indiener de behandeling van het hoger beroep niet afwachten, omdat de zaak spoed heeft, dan kan de indiener de voorzieningenrechter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State vragen om een voorlopige voorziening (een tijdelijke maatregel) te treffen.



Postbus 150, 9700 AD Groningen

PostNL  
Port Betaald  
Port Payé  
Pays-Bas



**R AANGETEKENDE BRIEF**  
Frankering betaald  
afz.: 9700AD, 150

D  
PostNL  
19-12-2025 13:26

NL



3SHQAE6873394

9700RM 30026

1802488

15  
0019