

Raad van de gemeente Meierijstad
Postbus 10001
5460 DA VEGHEL



Datum
13 juni 2023

Ons nummer
202303089/1/R2

Uw kenmerk

Inlichtingen
[REDACTED]
070-4264875

Onderwerp
Meierijstad
Bp. Snelfietsroute Veghel, deel Mariaheide

Procedure
Beroep

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij stuur ik u stukken die zijn ingediend in bovengenoemde procedure.
De naam en het nummer van deze zaak zijn u eerder meegedeeld. U vindt ze bovenaan dit bericht onder "Onderwerp" en "Ons nummer".

Ik verzoek u naar aanleiding van de stukken een verweerschrift in te dienen. U krijgt daarvoor tot en met 11 juli 2023 de tijd.

Verder verzoek ik u om, als u een besluit als bedoeld in artikel 6:19, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht hebt genomen of als u dat nog gaat nemen, dit aan de Afdeling te laten weten.

Privacy

De Afdeling stuurt de stukken die u stuurt, door aan de andere partijen. Houdt u daar rekening mee als u stukken met privacygevoelige informatie stuurt. Voor meer informatie gaat u naar www.raadvanstate.nl/privacyverklaring.

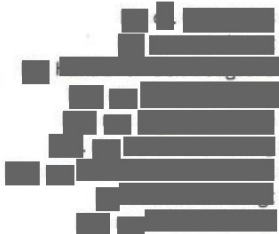
Aangezien dit bericht geautomatiseerd is aangemaakt, is dit niet ondertekend.

Hoogachtend,
de griffier



BOUWMAN ADVOCATEN & MEDIATORS

oprecht geregeld



Juridisch medewerkster:

AANTEKENEN

Afdeling Bestuursrechtspraak van de
Raad van State
Postbus 20019
2500 EA DEN HAAG

RAAD VAN STATE INGEKOMEN	
10 MEI 2023	
ZAAKNR.	
AAN:	R2
BEHANDELD DD:	PAR: m

Pro Forma Beroepschrift

Veghel, 8 mei 2023
inzake: Vink c.s. / Meierijstad (mariaheide)
kenmerk: 20230371
uw kenmerk: nog onbekend
e-mail: [redacted]@bouwmanadvocaten.nl

Geachte Staatsraden,

Tot mij hebben zich gewend:

1. [redacted] wonende aan de [redacted] te [redacted] Veghel,
2. [redacted] wonende aan de [redacted] te [redacted]
3. [redacted] wonende aan de [redacted] te [redacted]
4. [redacted] wonende aan de [redacted] te [redacted]

met het verzoek namens hen bij u beroep in te stellen tegen het op 26 januari 2023 vastgestelde bestemmingsplan "Snelfietsroute Uden-Veghel, deel Mariaheide". Op 29 maart 2023 is deze vaststelling gepubliceerd met de mededeling dat in de periode van 30 maart 2023 tot en met 11 mei 2023 tegen dit vaststellingsbesluit bij uw Afdeling beroep kan worden ingesteld.

Clënten stellen middels deze brief beroep in tegen de vaststelling van voormeld bestemmingsplan. Ondergetekende treedt daarbij op als advocaat-gemachtigde.

www.bouwmanadvocaten.nl

N.C.B.-laan 10
5462 GD Veghel

T: 0413-266069
F: 0413-343932

veghele@bouwmanadvocaten.nl



Ik verzoek u beleefd mij een nadere termijn te geven voor het aanvullen van de gronden van beroep.

Cliënten vermeld onder 1 t/m 3 hebben reeds bij uw Afdeling beroep ingesteld tegen het bestemmingsplan "Snelfietsroute Veghel, woongebied Veghel". In de visie van cliënten dient het gehele plan in haar totaliteit te worden beoordeeld. Zulks omdat het ene onderdeel niet onlosmakelijk kan worden gezien van het andere planonderdeel of onderdelen. Cliënten verzoeken u dan ook beide plannen gelijktijdig te behandelen.

Hierbij worden het besluit en publicatie overgelegd. (**productie 1 en 2**).

Ik verzoek u dan ook op deze en nader aan te voeren gronden dit beroep van cliënten gegrond te verklaren en het onderhavige bestemmingsplan te vernietigen met veroordeling van de gemeente Meierijstad in de kosten van dit geding.

Vertrouwende u hiermede voldoende te hebben geïnformeerd, teken ik in afwachting van uw ontvangstbevestiging en termijnstelling,



PRODUCTIE 1

①



MEERIJSTAD

De raad van de gemeente Meierijstad,

Gezien het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 20 december 2022

Gelet op artikel 3.1 en 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening

Besluit gemeenteraad:

1. Het bestemmingsplan 'Snelfietsroute Uden-Veghel, deel Mariaheide' NL.IMRO.1948.BPSFRMariaheide-VG01 vast te stellen;
2. Gelet op het bepaalde in artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening geen exploitatieplan vast te stellen.

Aldus besloten in zijn openbare vergadering van 26 januari 2023

De raad voornoemd,
De griffier,



De voorzitter,



PRODUCTIE 2

Vastgesteld bestemmingsplan 'Snelfietsroute Veghel, deel Mariaheide'

Burgemeester en wethouders van Meerijstad maken ter voldoening aan artikel 3.8 lid 4 sub a Wet ruimtelijke ordening (Wro) bekend dat het vastgestelde bestemmingsplan 'Snelfietsroute Veghel, deel Mariaheide' ligt gedurende zes weken, van donderdag 30 maart 2023 tot donderdag 11 mei 2023, voor een ieder tijdens openingstijden ter inzage in het gemeentehuis, Stadhuisplein 1 te Veghel.

Tevens is het vastgestelde bestemmingsplan 'Snelfietsroute Veghel, deel Mariaheide' elektronisch raadpleegbaar op:

www.ruimtelijkeplannen.nl/viewer/view?planidn=NL.IMRO.1948.PAR000BP0012022M-VG01

Om de bereikbaarheid van de regio Uden & Meerijstad te vergroten, wordt een snelfietsroute aangelegd tussen het centrum van Uden en Bedrijventerrein De Dubbelen in Veghel. Een snelfietsroute is een snelle, directe, comfortabele en veilige route die zorgt voor een korte reistijd én kortere reistijdbeleving. Dat maakt de fiets tot een aantrekkelijk en duurzaam alternatief voor auto en openbaar vervoer. De snelfietsroute Uden-Veghel verbindt de woon-, werk- en centrumgebieden van de gemeenten Maashorst en Veghel voor fietsers, evenals de natuurgebieden het Groene Woud en de Maashorst. Voor het gehele projecttracé zijn planologische procedures nodig om over te kunnen gaan tot realisatie.

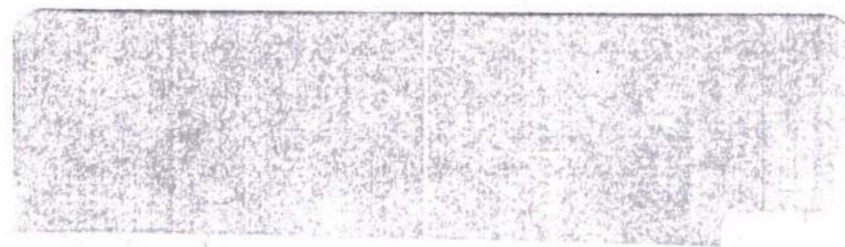
Vanwege het uiteenlopende karakter van de deelgebieden is de snelfietsroute binnen de gemeente Meerijstad onderverdeeld in een drietal deelgebieden met aparte ruimtelijke procedures. Nu is het bestemmingsplan 'Snelfietsroute Veghel, deel Mariaheide' vastgesteld. Het deel Woongebied Veghel is op 23 juni 2022 vastgesteld en lag tot 20 oktober 2022 als vastgesteld bestemmingsplan ter inzage. Hierop is beroep aangetekend bij de Raad van State. Het deel Bedrijventerrein wordt later vastgesteld.

Binnen deze termijn van zes weken kan beroep tegen het raadsbesluit worden ingesteld bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA Den Haag door:

1. een ieder die tijdig een zienswijze ingediend heeft tegen het ontwerp bestemmingsplan;
2. belanghebbenden die het niet eens zijn met de vaststelling van het bestemmingsplan, inclusief de bij vaststelling aangebrachte wijzigingen

Tevens kunnen, in geval van onverwijlde spoed, voornoemde belanghebbenden tijdens de beroepstermijn de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State verzoeken een voorlopige voorziening te treffen. Bij dit verzoek dient een afschrift van het ingediende beroepschrift te worden overgelegd.

Veghel 29 maart 2023



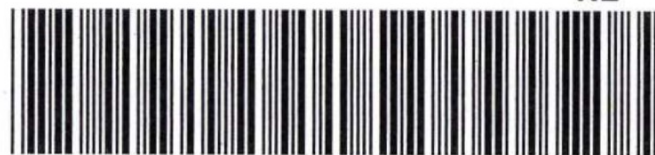
R AANGETEKENDE BRIEF

Frankering betaald
afz.: 5481EB, 23

D
PostNL

08-05-2023 15:09

NL



3SPYFS6031173

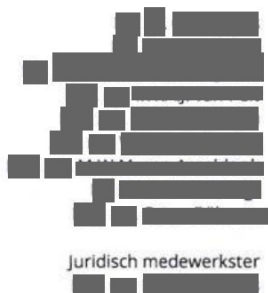
2500EA 20019

90



BOUWMAN ADVOCATEN & MEDIATORS

oprecht geregeld



Juridisch medewerkster

AANGETEKEND

Afdeling Bestuursrechtspraak van de
Raad van State
Postbus 20019
2500 EA DEN HAAG



AANVULLEND BEROEPSCHRIFT

Veghel, 9 juni 2023
inzake: Vink c.s. / Meierijstad (Mariaheide)
kenmerk: 20230371
uw kenmerk: 202303089/1/R2
e-mail: [redacted]@bouwmanadvocaten.nl

Geachte Staatsraden,

Per brief van 16 mei 2023 heeft u de ontvangst van het pro forma beroepschrift met bovenvermeld zaaknummer bevestigd en appellanten in de gelegenheid gesteld om uiterlijk op 13 juni 2023 de gronden van beroep nader aan te vullen.

Middels deze brief voldoe ik tijdig aan uw verzoek.

Daarbij past een opmerking vooraf welke ook al in het pro forma beroepschrift is vermeld.

Cliënten hebben zienswijzen ingebracht tegen het ontwerp- bestemmingsplan "Snelfietsroute Veghel, deel Mariaheide" maar ook tegen het ontwerp- bestemmingsplan "Snelfietsroute Veghel, deel woongebied Veghel". In de visie van cliënten dient het gehele plan in haar totaliteit te worden beoordeeld. Zulks omdat het ene onderdeel niet onlosmakelijk kan worden gezien van het andere planonderdeel of onderdelen.

Nu beide bestemmingsplannen zien op één en hetzelfde fietspad verzoeken cliënten u beleefd om het vastgestelde bestemmingsplan "Snelfietsroute Veghel, deel woongebied Veghel" en het thans onderhavige plan "Snelfietsroute Mariaheide" gevoegd te behandelen.

www.bouwmanadvocaten.nl

Op alle opdrachten zijn onze algemene voorwaarden van toepassing, die staan vermeld op onze website.
In deze voorwaarden is een geschillenregeling en een beperking van de aansprakelijkheid opgenomen.
Bouwman Advocaten - KvK nr. 16043188 - is een besloten vennootschap.

N.C.B.-laan 10
5462 GD Veghel

T: 0413-266069
F: 0413-343932

veghe@bouwmanadvocaten.nl



BOUWMAN ADVOCATEN & MEDIATORS

oprecht geregeld

Bespreking beantwoording zienswijzen

De zienswijzen van cliënten zijn in de notitie beantwoording zienswijzen "Reclamant 1" en "Reclamant 2" genoemd.

De zienswijzen van cliënten (Reclamant 2) zien op de volgende onderdelen en zullen in deze volgorde worden behandeld:

- A. Verkeersonveiligheid;
- B. Aantasting natuur/ Ecologische Verbindingszone/ te hoge stikstofdepositie;
- C. Gemis aan noodzaak voor een snelfietsroute in relatie tot kosten en tijdswinst;
- D. Aantasting ruimtelijke kwaliteit;
- E. Plan had in zijn geheel in procedure moeten worden gebracht.

De zienswijzen van cliënt Reclamant 1 zien aanvullend op de volgende punten:

- F. Bereikbaarheid schuur wordt minder;
- G. Gronden moeten volgens bestemmingsplan "open blijven";
- H. Natuurcompensatie vindt plaats op andermans perceel terwijl gemeente stelt de grond niet meer nodig te hebben;
- I. Het oversteken van het fietspad met dieren is gevaarlijk en wordt bemoeilijkt;
- J. Toename overlast door lichthinder, afval, uitspoeling e.d.;
- K. Aantasting privacy door fietsers;

A. Verkeersonveiligheid

Cliënten hebben een gerenommeerd verkeerskundig onderzoek laten doen en het besluit van de gemeente laten beoordelen. Deze deskundige, [REDACTED] heeft zijn bevindingen opgenomen in een rapport d.d. 5 november 2022 dat aan deze brief is gehecht (**productie 3, opvolgend aan pro forma beroepschrift**). De inhoud van deze brief dient alhier als herhaald en ingelast te worden beschouwd.

De deskundige zegt allereerst, dat de aantallen fietsers die gebruik gaan maken van de snelfietsroute (hierna te noemen SFR) volstrekt onduidelijk is. Een onderzoek dat namens de gemeente door Goudappel/Coffeng is uitgevoerd spreekt over een toename met 2000 fietsers. Deze toename zou komen door reistijd- en comfortverbeteringen. Er is echter niet gekeken naar toename van inwoners, arbeidsplaatsen en andere sociaal-economische en demografische aspecten. Ook de toename van het fietsgebruik in bijvoorbeeld de



BOUWMAN ADVOCATEN & MEDIATORS

oprecht geregeld

komende tien jaar is niet meegenomen. Om nog maar niet te spreken van de gevolgen van toename van elektrische (en dus snellere) fietsen.

Wanneer de uitgangspunten onduidelijk – of zelfs onjuist – zijn, dan kan er eigenlijk niets gezegd worden over het wel of niet verkeersveilig zijn van de SFR aldus de deskundige. Het door de gemeente uitgevoerde onderzoek is volstrekt ondeugdelijk.

Ondanks gemis aan juiste cijfers komt de deskundige tot het oordeel dat zwaar gezondigd wordt tegen de twee meest basale principes van "Duurzaam Veilig". De Visie Duurzaam Veilig Wegverkeer noemt vijf principes welke beogen het aantal verkeersslachtoffers te beperken. De twee principes welke worden geschonden zijn functionaliteit en homogeniteit.

De gemeente stelt dat nergens op de SFR haaks parkeren wordt toegepast. Dat moge zo zijn doch bij bestaande inritten bij woningen en bedrijven zal dit toch het geval zijn. De SFR is op dat gebied dus niet homogeen en dus gevaarlijk.

Ook functioneel voldoet de SFR niet. De SFR heeft normaliter een doorstroomfunctie doch nu wordt deze gesitueerd dwars door een woon- (verblijfs-) gebied. Deze twee functionaliteiten botsen met elkaar en dat komt de verkeersveiligheid niet ten goede.

Door het niet verplaatsen van de brug sluit de SFR ook niet meer aan op het netwerk. De gemeente stelt ten onrechte dat dit wel het geval is.

Nergens in de bij het bestemmingsplan behorende stukken wordt door de gemeente de verkeersveiligheid aangetoond. Bedrijventerrein Doornhoek groeit. Juist vanwege de ambitie van de gemeente dat mensen op de (brom)fiets naar hun werk gaan zal er toe leiden dat het verkeer toeneemt. Dit alles is geheel niet onderzocht.

De naam zegt het al. Het wordt een SNEL-fietsroute en dus wordt het gevaarlijker. Niet alleen voor de fietsers zelf maar ook voor overstekend en parkerend verkeer. De verkeersveiligheidsaudit is onvolledig uitgevoerd.

B. Aantasting natuur, ecologische verbindingszone en stikstofdepositie

De gemeente erkent, dat er asfalt wordt gelegd pal naast en in de ecologische verbindingszone. Vervolgens stelt de gemeente dat het belang en ambities van bereikbaarheid, gezondheid, toerisme e.d. dit rechtvaardigt. Dat is onjuist.



BOUWMAN ADVOCATEN & MEDIATORS

oprecht geregeld

De gemeente erkent verder dat struweel en bomen verdwijnen maar dat dit elders op de route wordt gecompenseerd. Zonder dit concreet te maken. Laat staan dat de gemeente heeft aangetoond dat de ecologische verbindingzone wordt versterkt.

Visueel wordt de ecologische verbindingzone ook aangetast. Immers zullen vele (brom) fietsers deze zone gaan passeren.

De gemeente geeft aan, dat ten zuiden van de SFR bij het Moerven in afwijking van het ontwerp-bestemmingsplan nu de bestemming "Groen" is opgenomen waar dat in het ontwerp nog "Verkeer" was. Cliënten vinden dat de bestemming "Groen" de aanwezige natuurwaarden (vochtig bos) onvoldoende beschermt. Een bestemming "Natuurwaarden" of iets dergelijks zal dat wel borgen.

De gemeente stelt, dat het autogebruik wordt beperkt door de aanleg van de SFR. Dat dit de wens is van de gemeente wil nog niet zeggen dat dit ook daadwerkelijk zo is. Hier is onvoldoende onderzoek naar gedaan. Feit is dat er asfalt wordt gelegd op plaatsen waar nu geen asfalt ligt. Dat die dan niet door auto's maar door (gemotoriseerde brom)fietsers wordt gebruikt maakt dat niet anders.

Het is cliënten onduidelijk of er door de gemeente een ontheffing met betrekking tot de Wet Natuurbescherming is toegekend terwijl de quick scan flora en fauna hier wel over spreekt.

De gemeente heeft onderzoek laten doen naar de Stikstofdepositie en heeft geconcludeerd dat er geen toename is van de depositie omdat:

- a. het beperkt gemotoriseerd verkeer zal bestaan uit bromfietsers en scooters welke nu ook al op naastgelegen wegen rijden;
- b. de gebruikers nu gebruik maken van wegen voor bestemmingsverkeer.

Dit is natuurlijk onjuist. De gemeente verwacht juist een toename van het gemotoriseerde fietsverkeer. En anders dan nu zullen ook gemotoriseerde fietsers van verder weg de SFR gaan gebruiken. Desondanks heeft de gemeente dit niet meegenomen in de berekeningen en die beperkt tot de aanlegfase.

Daar komt nog bij dat slechts is gerekend voor wat betreft het traject Mariaheide en zijn de overige trajecten buiten beschouwing gelaten. Worden die meegenomen dan ontstaat een heel ander beeld doch dat is door de gemeente ten onrechte (nog?) niet onderzocht.



BOUWMAN ADVOCATEN & MEDIATORS

oprecht geregeld

Er wordt gesteld, dat de SFR zal leiden tot reductie van autoverkeer zonder dit toe te lichten of aan te tonen.

C. Gemis aan noodzaak in relatie tot tijdwinst en kosten

De verkeersdeskundige heeft het in zijn rapport al genoemd. Er zijn volstrekt onvoldoende cijfers om nut en noodzaak van de SFR te kunnen aannemen. Zeker indachtig de hoge kosten en de beperkte tijdwinst.

Een visie op langere termijn ontbreekt geheel. Wat betekent de energietransitie voor het fietsgebruik? Kan de SFR een flinke groei opvangen of is de SFR in de toekomst wellicht helemaal overbodig?

Een goed functionerende infrastructuur voor bestemmingsverkeer en natuurwaarden worden opgeofferd voor een paar minuten tijdwinst voor fietsers.

D. Aantasting ruimtelijke kwaliteit

Pal langs de ecologische verbindingzone zal het verkeer – dat er nu niet is – toenemen. De landschappelijke kwaliteit van het gebied wordt daardoor aangetast.

Van oudsher wordt in de betrokken gemeenten veel waarde gehecht aan het zogeheten "Duitse lijntje" dat in gemeentekringen bekend staat als onderdeel van "De historische verbinding Londen-Wladiwostok". Dit gebied is jarenlang niet aangeroerd waardoor op natuurlijke wijze natuur is ontstaan welke inmiddels zeer waardevol is.

Ook de eenheid qua verkeer wordt aangetast. Doorgangsverkeer wordt verweven met bestemmingsverkeer. Een uitermate ongelukkige combinatie.

E. Plan is één geheel

De gemeente knipt het plan op in delen. Terwijl het ene deel niet los kan worden gezien van het andere deel.

Dit op het gebied van stikstofdepositie, verkeersaantallen, aantasting natuur enzovoorts. Dus eigenlijk ook voor wat betreft alle voornoemde punten.



Ten aanzien van [REDACTED] [REDACTED] geldt nog specifiek het volgende:

F. Bereikbaarheid schuur en I. gevaar bij oversteek dieren.

Het perceel van cliënt wordt door het fietspad doorsneden. Nu is er een onverhard pad waarover hij en zijn dieren het gehele perceel kunnen en mogen gebruiken. Volgens de gemeente wordt dit niet belemmerd en kan dit na realisatie van de SFR nog steeds maar dan via de SFR. Dat betekent dus dat hij en zijn dieren worden blootgesteld aan (brom)fietsers hetgeen onmiskenbaar tot gevaarlijke situaties gaat leiden.

De gemeente erkent, dat het de bedoeling was om het perceel van cliënt aan te kopen en dat thans de SFR erop is aangepast, dat dit niet is doorgegaan.

De SFR staat nog steeds deels ingetekend op zijn perceel. Het zandweggetje is reeds in 1978 in gebruik genomen als grasland. Dat weggetje werd door niemand meer gebruikt omdat de voormalige spoorlijn verhard was. Overgelegd wordt een verklaring waaruit dit blijkt (**bijlage 4**). Tevens is hierbij gevoegd een luchtfoto van het betreffende deel van de SFR (**bijlage 5**).

G. Open blijven gronden

Afgezien van het feit dat de SFR op grond van cliënt wordt aangelegd, ontstaat visueel een vreemde situatie. Er ontstaat een fietspad op een erf.

H. Natuurcompensatie op perceel cliënt.

Hiervoor geldt feitelijk hetzelfde als hiervoor gemeld. Herplanting van bomen gebeurt op het perceel van cliënt en niet, zoals de gemeente stelt, op gemeentegrond.

I. diverse hinder

Het is een feit van algemene bekendheid dat langs fietspaden rommel ontstaat van blikjes, papier, flesjes e.d. Het plaatsen van afvalbakken alleen is hiervoor onvoldoende.

Het fietspad loopt over het perceel van cliënt en dat betekent dus ook, dat er rommel op zijn perceel zal ontstaan dat ook nog eens gevaarlijk kan zijn voor zijn dieren.

Deze dieren zijn rust gewend. Er is nu geen fietspad en er ontstaat dus een geheel nieuwe situatie.



BOUWMAN ADVOCATEN & MEDIATORS

oprecht geregeld

K. schending privacy en alternatieven niet onderzocht.

Fietsers passeren dwars over het perceel van cliënt. Cliënt zal geen enkele privacy meer hebben. Alternatieven zijn door de gemeente niet onderzocht. Cliënt voelt het als pesterij nu hij niet wilde verkopen. En waarom zou hij ook. Het is zijn grond.

Conclusie

Het bestemmingsplan kan dan ook geen standhouden en cliënten verzoeken u dan ook dit bestemmingsplan te vernietigen en de gemeente te veroordelen in de kosten van dit geding.

Vertrouwende u hiermede voldoende te hebben geïnformeerd, teken ik,
Hoogachtend,



Bouwman advocaten

Bijlage 3

Van: [REDACTED]

Voor: [REDACTED]

Dd: 05-11-2022

SNELFIETSRROUTE MEIERIJSTAD - TRAJECT VEGHEL-UDEN (F50)

Toevoegen in het document zienswijze op ontwerp bestemmingsplan snelfietsroute (SFR)

Veghel.

{NL.rMRO. r 948.PAR000BP00 r 2022M-ON0 r}

Inleiding

Fietsen is gezond. Fietsen schaadt de mens en het klimaat niet. Aan het fietsen en de fiets zitten heel wat maatschappelijk ideële doelen vast. Maar ook hier zijn er grenzen.

We leven sinds een paar jaar in een periode waarin kennelijk alles/heel veel mag voor de fiets, en gebruiken dit om ideële doelen te ventileren. Bijna hyperig. Het is duidelijk dat vaak dit gegeven gebruikt wordt voor persoonlijk belang. Vooral bij politici: de volgende verkiezing te worden herkozen of promotie voor elkaar te krijgen.

De grenzen voor mij zijn in ieder geval op de eerste plaats als maatregelen voor de fiets schade berokkenen aan de fietser zelf. Dan heb ik het meteen over als fietsers door deze maatregelen verkeersslachtoffer (dreigen te) worden. Hoe bizar dat ik vandaag de dag politici tegenkom die blijven volharden in hun persoonlijk belang en zwaar gewonden of zelfs dodelijke verkeersslachtoffers - in ieder geval een hoop menselijk leed - op de koop toe nemen.

De Verkeerskunde is geen exacte wetenschap. Juist omdat het heel veel met mensen en menselijk gedrag te maken heeft. Het voorspellen van de verkeersveiligheid bij te nemen maatregelen is dan vaak ook lastig. De filosofie, de visie Duurzaam Veilig Wegverkeer kan hierbij wel helpen. Essentieel daarbij is dat onderscheid gemaakt wordt tussen wegen met een verkeers-, lees doorstromingsfunctie en wegen die liggen in een verblijfsgebied, bijvoorbeeld in pure respectievelijk overwegend woongebieden, waar het meer gaat om het ontsluiten van het gebied.

Duurzaam Veilig

Duurzaam Veilig Wegverkeer, wat is dit?

Het - door de Tweede Kamer goedgekeurde - Strategisch Plan Verkeersveiligheid SPV zegt hierover: "Het SPV bevat het streven om ieder verkeersslachtoffer te voorkomen. De vijf principes uit de visie Duurzaam Veilig Wegverkeer geven richting aan hoe daadwerkelijk systematisch te werken aan een slachtoffervrij wegverkeer".

Er zit een hiërarchie in deze principes. Eerst de structurele, dan de vormgeving. De structurele en meer basale zaken betreffen de principes *functionaliteit* en *homogeniteit*. Ook de

statusonderkenning: het herkennen van een verminderde bekwaamheid tot deelnemen aan het verkeer hoort bij de structurele zaken.

De andere principes zijn:

Herkenbaarheid: gewenst gedrag ondersteunen door geschikte vormgeving.

Vergevingsgezind: vormgeving zodanig, dat wanneer er toch een onveilige situatie optreedt, een aanrijding voorkomen wordt ofwel de ernst van het ongeval beperkt blijft.

Beide laatste hebben dus meer met vormgeving te maken.

Kijkend naar de eerste twee principes, het volgende.

Functionaliteit zegt niet mengen van een verkeersfunctie (doorstroming) met een verblijfsfunctie. Dus eenduidig slechts één functie voor een weg/straat. Dit is zo basaal. Overal waar ruimte aan de orde is wordt toch eerst met functies toekennen begonnen. Daarna pas volgt vormgeving. Dat doen planologen, stedenbouwers, architecten toch altijd. Dus ook verkeerskundigen die met verkeersruimten bezig zijn geldt: eerst functietoekenning. En bij voorkeur niet twee (of meer) functies voor één ruimte. Dat schept verwarring en leidt in het wegverkeer tot onzekerheden en ongewenst verkeersonveilig gedrag.

Homogeniteit heeft het over het voorkomen van ontmoetingen tussen verkeersdeelnemers van verschillend gewicht/massa, richting en snelheid.

Richtlijnen

Bij fietsstraten, doorfietsroutes, snelfietsroutes, fietssnelwegen of hoe je dergelijke voorzieningen ook noemen wilt, worden - als hulp - richtlijnen opgesteld die een check zijn voor de verkeersveiligheid en deze verkeersveiligheid moeten waarborgen. Het kennisplatform CROW, maar ook bijvoorbeeld de Gemeente Amsterdam, is heel ver met deze richtlijnen. Maar helemaal sluitend of zelfs volledig zijn ze nog niet. Zo bestaan er nog geen richtlijnen voor grote aantallen (snel)fietsers in pure woonwijken cq verblijfsgebieden. Een mail van het CROW dd 28 april 2022 aan mij bevestigt dit. De vraag "wanneer wel/niet snelfietsroutes door verblijfsgebieden" is nog niet beantwoord. Ik zou zeggen des te voorzichtiger moet je zijn en je bij voorkeur dan ook baseren op de Duurzaam Veilige principes.

Infrastructurele fietsvoorzieningen in verblijfsgebieden/(pure) woongebieden

De aantallen (snel)fietsers zijn hier zeer bepalend voor de mate van overlast door fietsverkeer. CROW en ook Amsterdam zeggen dat bij aantallen (snel)fietsers meer dan 2000 per etmaal het oppassen geblazen is. 2000 per etmaal betekent vaak 300 tot 400 (snel)fietsers in de spitsuren (spitsuur intensiteiten in het woon-werkverkeer van 15% tot 20% zijn vaak gemeten). Dat betekent gemiddeld om de 9 tot 12 seconden een passerende (snel)fietsers.

De aantallen (snel)fietsers spelen dus een belangrijke rol bij het beoordelen van de verkeersveiligheid.

Over in-/uitritten en haaksparkeren gesproken. Het is klip en klaar dat bij het op- of afrijden van erven en percelen de manoeuvres exact hetzelfde zijn als bij 'haaks parkeren'. Een uitspraak "in- en uitrijden van percelen met de auto is geen haaksparkeren" is grote onzin en semantisch geneuzel. Nu over de case Veghel.



Case Veghel – snelfietsroute F50

Vooraf. De Gemeente moet effecten van maatregelen laten zien, om aan te tonen dat de maatregelen het gewenste effect hebben, om zo verantwoord tot keuzes te komen. Liefst geen kwalitatieve verhalen. Maar berekeningen (bijvoorbeeld wachttijden voor overstekende voetgangers en in-/uitparkerende auto's) en visualisaties, liefst 3-dimensionaal en dynamisch. Twee-dimensionale statische prenten geven onvoldoende informatie. Zolang dit niet gebeurt kan niet veel over de verkeers(on)veiligheid van de maatregel worden gezegd en is iedere keuze te willekeurig.

Ik heb de indruk dat deze informatie niet overlegd is aan de bewoners en andere stakeholders.

De aantallen (snel)fietzers toekomstig. Omdat de aantallen fietsers een cruciale rol spelen met betrekking tot de verkeersveiligheid - maar ook wat betreft vormgeving, bijvoorbeeld de breedte van de fietsvoorziening - hierover wat meer.

Een studie van het bureau Goudappel/Coffeng toont aan dat er in de toekomst op de van toepassing zijnde route 2000 fietsers extra gebruik maken van de route. Deze 2000 komt - aldus Goudappel/Coffeng - door reistijd- en comfortverbeteringen, alsook door het wegwerken van ontbrekende schakels. Niets wordt gezegd over de toename van het fietsgebruik door een toename van inwoners, arbeidsplaatsen en andere sociaal-economische en demografische factoren, alsook door een progressieve fietsbeleid. Om dit toch enigszins in beeld te brengen kan een additionele groei van 5% per jaar worden aangenomen. Stel er zitten in de huidige situatie al 1000 fietsers op (delen van) de route, dan is dat bijvoorbeeld 10 jaren verder een groei tot ca 1600 fietsers. Samen met de 2000 kan het dat er in de toekomst dus ca 3600 fietsers (ergens) op (meerdere delen van) de route zitten. Dat zijn in de spitsuren dus 540 à 720 fietsers. Dat is dus gemiddeld om de 5 à 7 seconden een passerend (snel)fietser. Bij dus aangenomen 1000 fietsers huidig en een additionele groei van 5% jaarlijks.

De verkeersveiligheid van de route. Eigenlijk moet nader gericht onderzoek uitsluitsel geven over deze aantallen. Zolang dit niet het geval is gaan we uit van toekomstig om de 5 à 7 seconden een passerend (snel)fietser op de route. Berekeningen en visualisaties - liefst dus 3-dimensionaal en dynamisch - moeten laten zien hoe het dan gesteld is met de verkeersveiligheid.

Gevoelsmatig kan je zeggen dat het kritisch is met de verkeersveiligheid op deze route. Om de 5 à 7 seconden een voorbij komende (snel)fietser is nogal wat.

Zoals eerder gezegd, zijn bij het ontbreken van goed onderbouwde cijfers de twee structurele (basale) principes dan een goede houvast. Zonder meer kan gezegd worden dat hier in de Veghelse situatie zwaar tegen gezondigd wordt. De snelfietsroute (verkeersfunctie) in een verblijfsgebied (wonen) mengt twee functies. In- en uitparkerende auto's samen met de fietsers doet inbreuk op het principe van de homogeniteit.

Als we principieel zijn dan kunnen verkeerstechnische maatregelen de route dan ook niet meer verkeersveilig krijgen. Immers het schort aan de twee fundamentele principes van Duurzaam Veilig, te weten functionaliteit en homogeniteit.

Conclusie case Veghel - snelfietsroute. Er ontbreken gefundeerde, zo veel mogelijk concreet (met juiste beelden/visualisaties) en ook kwantitatieve cijfers over de toekomstige aantallen (snel)fietzers op de route. Dus kan niet echt één op één aangetoond worden dat deze snelfietsroute verkeersveilig is. De Gemeente zal eerst deze informatie moeten leveren cq laten zien.

Met wat plausibele aannames kan een indruk van de verkeersveiligheid van deze snelfietsroute gegeven worden. Dan moet gezegd worden **dat de route niet verkeersveilig is. De twee structurele en fundamentele principes functionaliteit en homogeniteit van Duurzaam Veilig - en dus van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid SPV - bevestigen dit.**

Bouwman Advocaten

Bijlage 4

Betreft:

Gebruik landbouwweg grenzend aan Perceel [REDACTED]

Door vorige eigenaar [REDACTED] en huidige eigenaar [REDACTED]

Beste [REDACTED]

Enkele weken geleden hebben we telefonisch contact gehad over het intekenen van het sneffietspad Uden - Veghel. Hierbij kwamen we tot de conclusie dat het landbouwweggetje dat grenst aan perceel [REDACTED] meer dan twintig jaar door vorige eigenaar [REDACTED] en mijzelf in gebruik is geweest.

[REDACTED] verklaart dat hij vanaf vijf jaar na de ruilverkaveling van 1978 het weggetje steeds heeft gebruikt als grasland voor zijn pony en schapen. De reden hiervoor is dat het weggetje door niemand meer werd gebruikt. Alle personen die eerst het landbouwweggetje gebruikten, kozen voortaan voor de voormalige spoorlijn omdat deze verhard en vlak was.

Indien u meer informatie nodig hebt dan hoor ik dat graag van u.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

[REDACTED] voormalige eigenaar van perceel sectie [REDACTED] verklaart hierbij dat hij het landbouwweggetje grenzend aan bovengenoemd perceel vanaf 1983 in gebruik heeft gehad als grasland voor zijn pony en schapen.

[REDACTED] 8 november 2019 [REDACTED]

[REDACTED] eigenaar van perceel [REDACTED] verklaart hierbij dat hij het landbouwweggetje grenzend aan bovengenoemd perceel vanaf 2005 in gebruik heeft gehad als grasland voor zijn koeien.

[REDACTED] 8 november 2019 [REDACTED]

Bouwman Advocaten

Bijlage 5

