Ingekomen
Nr. 2221745 Afd.
11 OKT 2023

Raad van de gemeente Meierijstad
Postbus 10001
5460 DA VEGHEL

Datum	Ons nummer	Uw kenmerk
10 oktober 2023	202206020/1/R2	

Inlichtingen
[redacted]

Onderwerp
Meierijstad
bp Snelfietsroute Veghel, Woongebied Veghel

Procedure
Beroep

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij stuur ik u - ter informatie - stukken die gaan over bovengenoemde procedure.

Zoals u is meegedeeld, zal de zaak op 30 oktober 2023 worden behandeld op een zitting.

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

Hoogachtend,
de griffier

Bijlage: nader stuk p.p. [redacted] en anderen d.d. 04-10-2023

Postbus 20019 - 2500 EA Den Haag - T 070 426 44 26 - F 070 365 13 80 - www.raadvanstate.nl
Bij correspondentie de datum en het nummer van deze brief vermelden

BOUWMAN ADVOCATEN & MEDIATORS
oprecht geregeld

[redacted]

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

AANVULLEND STUK EN AANKONDIGING DESKUNDIGE

RAAD VAN STATE
INGEKOMEN
6 OKT. 2023
ZAAKNR.
AAN: ZRWOM KL
BEHANDELD DD: PAR: M

Veghel, 4 oktober 2023
inzake: [redacted] / Meierijstad
kenmerk: 20220639
uw kenmerk: 202206020/1/R2
e-mail: [redacted]@bouwmanadvocaten.nl

Geachte Staatsraden,

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

T: 0413-266069
F: 0413-343932
veghel@bouwmanadvocaten.nl

In bovenvermelde zaak is de mondelinge behandeling bepaald op 30 oktober a.s. om 12.00 uur.

Bij brief van 14 augustus heeft u mij in de gelegenheid gesteld om desgewenst nog nadere stukken in het geding te brengen en mee brenging deskundige aan te kondigen.

Hierbij treft u als **productie 5** een reactie van deskundige [redacted] aan als reactie op het eerst bij verweerschrift kenbaar gemaakte verkeersveiligheidsaudit d.d. 22 juli 2020. De inhoud van deze reactie dient alhier als herhaald en ingelast te worden beschouwd.

[redacted] zal ons als deskundige vergezellen naar de zitting.

Een kopie van deze brief met bijlage wordt per gelijke post verzonden naar de gemeente Meierijstad.

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

[redacted]

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.

Bouwman Advocaten

Productie 5

ADVIESBUREAU voor VERKEERSKUNDE BERENOS

Em.Prof.Ir. [redacted]

Van: [redacted]
Voor: Bouwman Advocaten & Mediators, tav [redacted]
Dd: 25-09-2023

SNELFIETSROUTE MEIERIJSTAD - TRAJECT VEGHEL-UDEN (F50)
N.a.v. Rapport "Verkeersveiligheidsaudit Snelfietsroute F50 Veghel-Uden", rapportnummer P2013R05C1 van 22 juli 2020.
Inhoud: 6 pagina's

SAMENVATTING

Het rapport cq de verkeersveiligheidsaudit (VVA) "Snelfietsroute F50 Veghel-Uden", auditfase 2, dd 22 juli 2020 betrekt alleen de verkeerstechnische vormgeving alsook de regelgeving bij een oordeel geven over de verkeersveiligheid.

Er wordt geen rekening gehouden met de (naar mijn weten nog nergens vastgestelde cq onderzochte) toekomstige aantallen (snel)fietsers. Dergelijke informatie is toch heel bepalend voor de verkeersveiligheid. Ook netwerkstructuren en functionaliteiten van netwerken komen niet ter sprake; de basis dus, het fundament ontbreekt.
Dat is dus een zeer beperkte kijk op de verkeersveiligheid. Sterker nog, de verkeersveiligheid van deze snelfietsroute staat zwaar op de tocht, juist omdat het ernstig hapert aan het fundament.

Wat ook ontbreekt respectievelijk mij niet bekend is, is een document waarin a priori de eisen aan het ontwerp staan: een pakket van ontwerpeisen ontbreekt. Dat bemoeilijkt de integrale toets op de verkeersveiligheid, en geeft veel ruimte aan willekeur.

Over het auditrapport is verder niet veel op aan te merken, op volgende punten na (nummering conform het rapport):

2.2.2 In het rapport is te zien dat de breedte van de snelfietsroute 4.0m is. Het rapport zegt hier niets over en koppelt dit niet aan de "Geactualiseerde aanbevelingen voor de breedte van fietspaden 2022", CROW 2022 (Breedtetool). Dat kan ook niet, omdat de breedte van een snelfietsroute onder meer afhankelijk is van de aantallen (snel)fietsers, en dat is dus onterecht niet bekend.

2.5.2 Bij de kruising met o.a. de Kennedylaan en de Pater van den Elsenlaan heeft het gemotoriseerd verkeer voorrang op de snelfietsroute. De vraag is of voor een snelfietsroute het juist niet andersom moet zijn, namelijk voorrang voor de fietser.

Verder blijf ik bij mijn reactie op het "Verweerschrift Snelfietsroute Veghel-Uden, woongebied Veghel", kenmerk 2221745 van 5 december 2022
Met name de passages over welke informatie (onderzoeken) de Gemeente moet leveren om aan te tonen dat de verkeersveiligheid van onderhavige snelfietsroute gewaarborgd is. Dergelijke

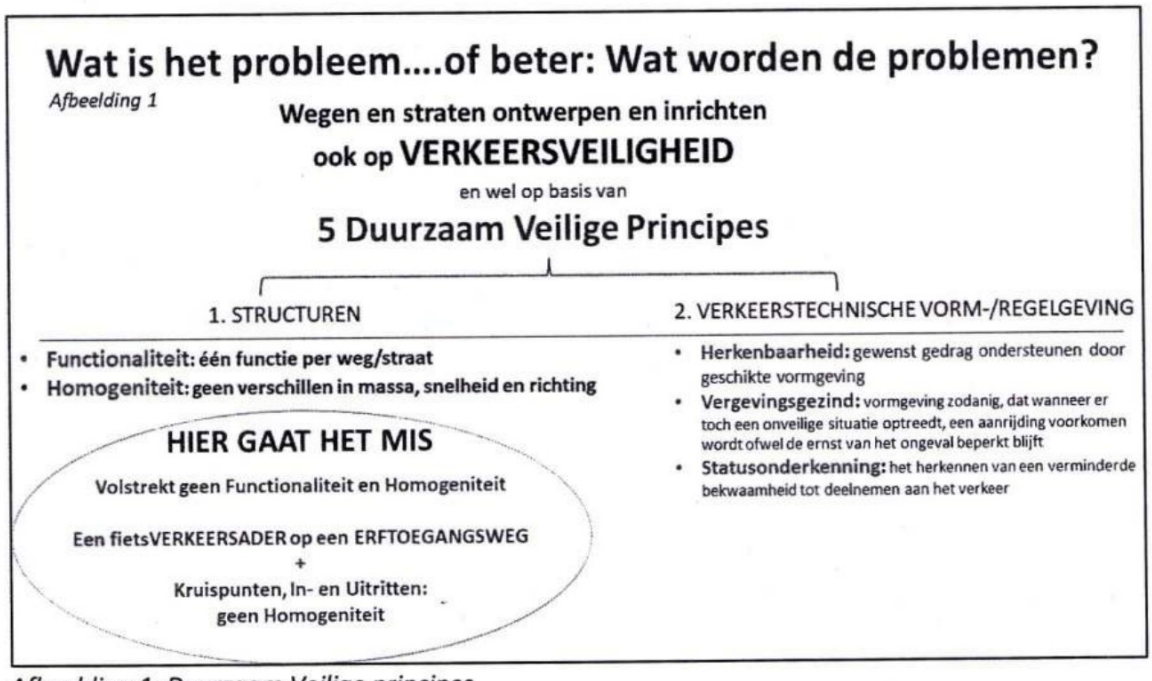
onderzoeken zijn bij mijn weten niet aanwezig/bekend. De Gemeente geeft derhalve geen tot zeer onvoldoende inzicht in de toekomstige verkeersveiligheid van de snelfietsroute.

Als deze gegevens en informatie er niet waren/zijn, dan is de gemeenteraad onvoldoende respectievelijk niet geïnformeerd en zijn de beleidsbeslissingen rondom deze snelfietsroute genomen op basis van non-informatie. Een verkeersveiligheidsaudit is mosterd na een foute maaltijd, of beter gezegd mosterd na een niet genuttigde noodzakelijke maaltijd.

1. INLEIDING

Wat heeft het voor zin om bij een huis te bouwen aan ramen, deuren, kozijnen, dakpannen als het fundament van het huis er niet is. Zo ongeveer kunt je het vergelijken als je een oordeel (audit) velt over de verkeerstechnische vorm- en regelgeving van een snelfietsroute, terwijl de structuren, functionaliteiten en basisprincipes niet goed zitten. Ik zal dat toelichten.

Landelijk bestaat er het SPV, het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Dat is in 2018/19 door de Tweede Kamer goedgekeurd. In het SPV wordt onder meer een dringend beroep gedaan op het hanteren van de Duurzaam Veilige principes, zie ook afbeelding 1:
1. functionaliteit
2. homogeniteit
3. herkenbaarheid
4. vergevingsgezind
5. statusonderkenning.



Afbeelding 1: Duurzaam Veilige principes.
Een verkeersveiligheidsaudit VVA behandelt 1.STRUKTUREN niet; alleen 2.VORM-/REGELGEVING komen aan de orde

De eerste twee principes zijn structureel van aard. De anderen gaan om inrichting en ondersteuning. Je zou dus kunnen zeggen principes 3 t/m 5, maar wel onder voorwaarden van 1 en 2. Wat heb je aan detaillering als de structuren en basisprincipes niet op orde zijn.

Nu is het vakgebied Verkeerskunde geen exacte discipline. Het is voor een groot deel een sociale discipline. Naast vervoermiddelen, infrastructuur en techniek gaat het bij verkeer en mobiliteit vooral ook om gedragingen en keuzes van mensen. De Verkeerskunde kent dus geen wetten, maar de Duurzaam Veilige principes lijken hier wel op, en zouden "wetten", wetmatigheden genoemd mogen worden.

Bovendien is dit vakgebied nog een zeer jonge discipline. Veel heeft zich nog niet uitgekristalliseerd. Een pregnante vraag in dit verband dat nog niet beantwoord is, is "wanneer wel/niet snelfietsroutes door verblijfsgebieden?". Dat maakt het enerzijds lastig om met deze materie om te gaan, maar anderzijds geeft het ook een vrijbrief en veel ruimte om allerlei foute zaken toe te laten. Dus om niet correct hiermee om te gaan.
Dan zeker vasthouden aan principes, principiële zaken, zie Duurzaam Veilige principes.

Tot zover de inleiding, nu concreet ter zake en vooral dus gefocust op de verkeersveiligheid.

2. VERKEERSVEILIGHEID

Ook bij de snelfietsroute Uden - Veghel is de verkeersveiligheid een essentieel onderdeel. Drie determinanten voor de verkeersveiligheid komen in onderhavig document aan de orde, te weten de (toekomstige) aantallen (snel)fietsers, functionaliteit en homogeniteit.

Het VVA onderzoek van De Baan houdt zich vooral bezig met de verkeerstechnische vormgeving alsook de regelgeving. Ik zal daar kort over zijn in paragraaf 7, het onderdeel HET AUDIT RAPPORT.

3. RICHTLIJNEN VERKEER&MOBILITEIT EN VERKEERSVEILIGHEID

Een belangrijke organisatie in Nederland wat betreft (landelijke) richtlijnen is CROW.
Voor snelfietsroutes, i.c. fietsstraten in verblijfsgebieden weten we dat CROW onderzoek heeft gedaan bij aantallen fietsers tot 500/uur = ca 2000 à 2500 per etmaal. Voor grotere aantallen (snel)fietsers zegt het CROW zich nog te beraden op onderzoek.

Een verkeersveiligheidsaudit wordt vaak gedaan volgens het document "Handleiding verkeersveiligheid onderliggend wegennet", DTV Consultants, 2016. Daarin zitten heel wat van de CROW richtlijnen verwerkt. Let wel, dus voor aantallen (snel)fietsers tot 2000 à 2500 per etmaal.

Zeker twee organisaties in Nederland zijn verder gegaan dan het CROW en hebben de richtlijnen aangescherpt en dwingender gemaakt. Het zijn de gemeente Amsterdam en de metropoolregio MRDH (Rotterdam, Den Haag). Ik zal hiervan ook gebruik maken.

4. TOEKOMSTIGE AANTALLEN (SNEL)FIETSERS

De aantallen (snel)fietsers zijn dus essentieel voor de verkeersveiligheid. Tot nog toe ben ik in één rapport van GC tegengekomen die het heeft over 2000 nieuwe fietsers per etmaal. De absolute

aantallen in de toekomst zijn dus onbekend. Dat is een ernstige omissie. Immers, dan kun je uiteindelijk weinig tot niets over de verkeersveiligheid uitspreken.

De hamvraag is hier "wanneer is het aantal (snel)fietsers te veel, lees problematisch?". Het CROW zegt vrij weinig hierover. De Gemeente Amsterdam is wel duidelijk en vanaf 2000 (snel)fietsers per etmaal worden er strenge eisen gesteld, zoals onder andere geen in- en uitritten, geen busroute.

Uit onderzoeken blijkt dat voor fietsers 15% tot zelfs 20% van het etmaalverkeer zich in de spitsuren afspeelt.
Bij 2000 (snel)fietsers zijn er in het spitsuur dus ca 400 (snel)fietsers. Dat betekent dat er gemiddeld om de 9 seconden een (snel)fietsers voorbij komt. Dat vindt de Gemeente Amsterdam dus al problematisch.

5. FUNCTIONALITEIT

Functionaliteit zegt dat een weg met een verkeersfunctie niet mag liggen in een verblijfsgebied. Verkeersfunctie en verblijfsfunctie gaan niet samen. Een weg heeft slechts één functie.

Wanneer is sprake van het een en wanneer is sprake van het ander? Het moge duidelijk zijn dat samenhangende woongebieden een verblijfsfunctie wordt toebedeeld. Ja, wanneer heeft een snelfietsroute een verkeersfunctie? Als voorbeeld, een autosnelweg heeft een pure verkeersfunctie; doorstroming is van belang, veel verkeer is toegestaan. Een woonstraat heeft een pure verblijfsfunctie; ontsluiten van erven en percelen, bij voorkeur weinig verkeer. Een doorgaande snelfietsroute is dan al heel snel niet op zijn plaats in een verblijfsgebied, zeker wanneer de aantallen fietsers boven de 2000 (snel)fietsers per etmaal liggen.

6. HOMOGENITEIT

Homogeniteit heeft het over het voorkòmen van ontmoetingen van verkeersdeelnemers van ongelijke richting, massa en snelheid.
<u>Richting</u>
Bewoners of eigenaren, maar ook bezoekers van percelen die aan de snelfietsroute liggen moeten bij het in- en uitparkeren van hun auto een haakse parkeerbeweging uitvoeren. Minimaal zelfs een keer in een achteruit richting.
<u>Massa</u>
Er is behoorlijk masaverschil tussen de fiets en (vracht)auto's.
<u>Snelheid</u>
Ook dat moge duidelijk zijn.

7. HET AUDIT RAPPORT

Ook gemeenten laten vaak een zogenaamde verkeersveiligheidsaudit uitvoeren. Bij een verkeersveiligheidsaudit worden verkeerstechnische ontwerpen en wegeninfrastructuur op ontwerpkenmerken getoetst aan de verkeersveiligheid.

Let wel, er vindt geen toetsing plaats op netwerkstructuren zoals functies van wegen of onderdelen van de Duurzaam Veilige principes.
Daarbij worden ook richtlijnen van het CROW gebruikt. Het moge duidelijk zijn, gezien de stand van zaken rondom de kennis over snelfietsroutes en fietsstraten dat blindelings toepassen van richtlijnen niet toelaatbaar is.

Duidelijk is dat dit onderzoek alleen gaat over verkeerstechnische vorm- en regelgeving en niet over structuren en functionaliteiten.
Niks wordt gezegd over aantallen fietsers en de eerste twee Duurzaam Veilige principes. De verkeersveiligheid van deze snelfietsroute wordt dan ook zeer onvoldoende tot niet aangetoond. Sterker nog, de verkeersveiligheid wordt onderbouwd terwijl er geen rekening wordt gehouden met de toekomstige aantallen (snel)fietsers en er zwaar gezondigd wordt met de eerste twee Duurzaam Veilige principes.

Toch een tweetal reacties op het rapport. De nummering is van het rapport.

2.2.2 In het rapport is te zien dat de breedte van de snelfietsroute 4.0m is. Het rapport koppelt dit niet aan de "Geactualiseerde aanbevelingen voor de breedte van fietspaden 2022", CROW 2022, de Breedtetool. Dat kan ook niet, omdat de breedte van een snelfietsroute onder meer afhankelijk is van de aantallen (snel)fietsers, en dat is dus onterecht niet bekend.

2.5.2 Bij de kruising met o.a. de Kennedylaan en de Pater van den Elsenlaan heeft het gemotoriseerd verkeer voorrang op de snelfietsroute. De vraag is of voor een snelfietsroute het juist niet andersom moet zijn, namelijk voorrang voor de fietser.

8. CONCLUSIE

In mijn reactie op het "Verweerschrift Snelfietsroute Veghel-Uden, woongebied Veghel", kenmerk 2221745 van 5 december 2022 heb ik reeds aangeven welke onderzoeken relevant zijn voor deze snelfietsroute, en dus door de Gemeente uitgevoerd moeten worden en zodoende informatie over verstrekt zou moeten worden. Ik herhaal:

* Berekeningen over de toekomstige aantallen (snel)fietsers. Omdat de aantallen fietsers een cruciale rol spelen met betrekking tot de verkeersveiligheid, maar ook wat betreft de vormgeving, bijvoorbeeld de breedte van de fietsvoorziening.
* Berekeningen van wachttijden voor in-/uitparkerende auto's, maar ook voor overstekende voetgangers. Vergezeld van visualisaties, liefst 3-dimensionaal en dynamisch. Tweedimensionale statische prenten geven onvoldoende informatie over het dynamisch verkeersprocesee.

Bovendien worden voor zover ik kan nagaan sommige onderzoeken (lees, informatie) verstrekt respectievelijk publiek gemaakt nadat de gemeenteraad een besluit heeft genomen.

Een verkeersveiligheidsaudit is vooralsnog niet relevant, omdat aan de bovenliggende structurele en functionele eisen geen aandacht is besteed. Het is mosterd na een foute maaltijd, of beter gezegd mosterd na een niet genuttigd noodzakelijke maaltijd.