

Ingekomen

25 OKT 2017

Provincie Noord-Brabant
Provinciale Staten van Noord-Brabant

Postbus 90151

5200 MC 'S-HERTOGENBOSCH



4254611

DIV_STAN

GRF

Datum

24 oktober 2017

Ons nummer

201705852/1/R6

Uw kenmerk

Inlichtingen

Mw. M.A.M. Brautigam-van Gaalen

070-4264690

Onderwerp

Boekel

Bp. N605 - Randweg Boekel

Procedure

Beroep

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij zend ik u - ter informatie - stukken die betrekking hebben op de bovenvermelde procedure.

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

Hoogachtend,
de griffier



Kantoor 's-Hertogenbosch / Postbus 23000, 1100 DM Amsterdam

Bezoekadres: Onderwijsboulevard 206-224, 5223 DJ 's-Hertogenbosch Telefoon via Amsterdam

AANTEKENEN

Raad van State
Tav de afdeling besturusrechtspraak
Postbus 20019
2500 EA 'S-GRAVENHAGE

RAAD VAN STATE INGEKOMEN	
23 OKT. 2017	
ZAAKNR.	
AAN:	Buiteling R6
BEHANDELD DOOR:	PAR: n

Dossiernummer:
CMC.5.16.117483

Telefoon: 020-6518888

Datum: 19 oktober 2017

Behandeld door:
Dhr. S.Oord

E-mail: dossiergroep@das.nl **Fax:** 020-6914737
vermeld ons dossiernummer in
de onderwerpregel

Betreft: zaaknummer: 201705852/1/R6

Toezening aanvullende productie 7 contraire, verkeerskundige beoordeling

Edelachtbare Heer, Vrouwe,

Als productie 7 doe ik u toekomen een verkeerskundige, contraire beoordeling tbv appellanten

AJM van de Ven-Bens
JMC Banken
MJC Lorse en PMJ Lorse-van Oorschot

Ter zitting wens ik mij mede op deze productie te beroepen.

Vertrouwende u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en in afwachting van uw nadere berichten.

DAS Nederlandse Rechtsbijstand Verzekeringmaatschappij N.V.



Keurmerk Klantgericht Verzekeren

Amsterdam

De Entree 222
Postadres
Postbus 23000
1100 DM Amsterdam

T 020 6517517
F 020 6914737
E info@das.nl
www.das.nl

IBAN NL07 ABNA 0243 1333 59 (premie)
IBAN NL46 ABNA 0243 1604 96 (overig)

BIC ABNANL2A
KKV 33110754



Hoogachtend,

DAS

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'S. Oord'. The signature is fluid and cursive, with a long horizontal stroke extending from the end of the name.

Dhr. mr. S.Oord



PRODUCTIE 7

Rondweg Boekel: barrièrewerking en sluipverkeer (29 september 2017)

Inleiding

In verband met de voorgenomen aanleg van de Randweg Boekel is er een bestemmingsplan vastgesteld. Een aantal bewoners heeft hier tegen bezwaar gemaakt. Het aantal verbindingen voor fietsers en wandelaars naar Boekel voor de bewoners van De Aa en De Beemd neemt af, waardoor grotere afstanden moeten worden afgelegd. De campinghouder, gevestigd aan Het Goor is van mening dat er sluipverkeer (naar de A50) over Het Goor zal blijven rijden. In deze notitie wordt nader ingegaan op de achterliggende argumentatie en de mogelijke oplossingsrichtingen die de bezwaren kunnen wegnemen.

Omrijden fietsers

In de plannen voor de nieuwe Randweg Boekel is opgenomen dat het Leurke en de Kiesbeemd worden afgesloten. Deze wegen worden niet aangesloten op de Randweg, zodat deze verbindingen niet meer beschikbaar zijn naar Boekel voor de bewoners ten westen van de Randweg. Fietsers moeten dan gebruik gaan maken van de nieuwe rotondes Erpseweg en Mutshoek die aangesloten worden op de Randweg. Deze rotondes komen ongeveer 2,2 km uit elkaar te liggen. Daarmee neemt de maaswijdte van het fietsnetwerk fors toe. Het CROW (kennisinstituut op het gebied van Verkeer en Vervoer) geeft als richtlijn een maaswijdte van maximaal 1 km.

De mate waarin moet worden omgerekend kan worden uitgedrukt met de omrijfactor. De omrijfactor is de afstand over de kortste route tussen twee punten gedeeld door de hemelsbrede afstand. De omrijfactor is daarmee een maat voor de barrièrewerking. Hoe groter de omrijfactor hoe meer er omgerekend moet worden en de barrièrewerking toeneemt. Bij verplaatsingsafstanden van meer dan 1 km (vanuit het buitengebied) kan de volgende kwalificatie worden gehanteerd:

- Omrijfactor < 1,2: goede directe verbindingen, het omrijden blijft beperkt tot maximaal 200 meter per 1.000 meter hemelsbrede afstand. Dit is echter onvermijdelijk ten gevolge van stedenbouwkundige structuren (in dorp en stad) en de structuren in het buitengebied (landschap, percelen).
- Omrijfactor tussen 1,2 en 1,5: matige verbinding. Er moet tot 500 meter worden omgerekend per 1.000 meter hemelsbrede afstand.
- Omrijfactor tussen 1,5 en 1,75: slechte verbinding. Er is sprake van barrièrewerking.
- Omrijfactor > 1,75: er moet fors worden omgerekend en er is sprake van een barrière.

Voor fietsers is omrijden erg vervelend:

- Er moet letterlijk meer persoonlijke energie geleverd worden vooral bij wind en regen.
- Het kost meer tijd.
- Mogelijk meer veiligheidsrisico's afhankelijk van de aard van de route.
- Het letterlijke gevoel geïsoleerd te worden.

Het gevoel kan zijn dat er eerder van de auto gebruik wordt gemaakt (als dat mogelijk is) dan wel dat de verplaatsing minder vaak wordt gemaakt.

Voor de bewoners van De Aa 1, De Aa3 en de Beemd 3 nemen de omrijdstanden ten gevolge van de Randweg niet toe. Dit geldt wel voor de bewoners van De Aa 5, 6, 7, 9, 11 en De Beemd 2. Tevens geldt dit voor een deel van het 'achterland': de bewoners van het buitengebied van Erp ten zuidwesten van Boekel aan de overzijde van De Aa. En uiteindelijk geldt dit ook fietsers die afkomstig zijn uit Boekel en een bestemming hebben ten westen van de Randweg.

In de tabel op de volgende pagina is inzichtelijk gemaakt hoe de omrijdfactor gaat wijzigen voor fietsers die afkomstig zijn van De Aa en De Beemd. Hiervoor zijn de relaties inzichtelijk gemaakt naar maatschappelijke bestemmingen in Boekel: winkels, basisscholen, sportvoorzieningen.

Uit de gegevens in de tabel vallen de volgende conclusies te trekken:

- De toename van de omrijdstand bedraagt minimaal 550 meter en maximaal 1.300 meter.
- De directheid wijzigt van goed tot matig/slecht, van matig tot slecht/barrière en van slecht tot barrière. Daar waar er sprake is van de kwalificatie slecht of barrière zullen fietsers zich niet zomaar laten geleiden naar de rotondes. Zij zullen hun 'eigen weg' zoeken en op daarvoor niet ontworpen locaties toch gaan oversteken. Dat is dan juist een bedreiging voor de verkeersveiligheid.

De bewoners van de betreffende adressen en het 'achterland' van Erp worden meer geïsoleerd van Boekel en ondervinden onevenredig zwaar de gevolgen van de nieuwe Randweg. Daar waar een groot deel van Boekel profiteert van een betere leefbaarheid is het tegendeel het geval voor de bewoners van De Aa, De Beemd en een deel van Erp.



Van	Naar	Bestaande situatie 2017 (fiets)				Met Randweg (fiets)			
		Afstand	Hemelsbreed	Omrijfactor	Directheid	Afstand	Omrijfactor	Toename	Directheid
De Aa 5	Winkels, Sint Agathaplein	2.100	1.830	1,15	Goed	2.650	1,45	550	Matig
De Aa 5	Basisscholen, Kennedystraat	1.800	1.670	1,11	Goed	2.450	1,51	650	Slecht
De Aa 5	Basisscholen, Parkweg	2.800	2.130	1,31	Matig	3.350	1,57	550	Slecht
De Aa 5	Sport, Waterval	3.400	3.100	1,10	Goed	4.150	1,34	750	Matig
De Aa 5	Sporthal, Bernhardstraat	2.400	1.960	1,22	Goed	2.950	1,51	550	Slecht
De Aa 6, 7	Winkels, Sint Agathaplein	2.300	1.830	1,26	Matig	3.300	1,80	1.000	Barrière
De Aa 6, 7	Basisscholen, Kennedystraat	2.300	1.660	1,39	Matig	3.100	1,87	800	Barrière
De Aa 6, 7	Basisscholen, Parkweg	3.300	2.170	1,52	Slecht	4.000	1,84	700	Barrière
De Aa 6, 7	Sport, Waterval	3.800	3.010	1,26	Matig	4.800	1,59	1.000	Slecht
De Aa 6, 7	Sporthal, Bernhardstraat	2.800	2.010	1,39	Matig	3.600	1,79	800	Barrière
De Aa 9, 11	Winkels, Sint Agathaplein	2.700	1.820	1,48	Matig	3.600	1,98	800	Barrière
De Aa 9, 11	Basisscholen, Kennedystraat	2.500	1.660	1,51	Slecht	3.800	2,29	1.300	Barrière
De Aa 9, 11	Basisscholen, Parkweg	3.400	2.180	1,56	Slecht	4.200	1,93	800	Barrière
De Aa 9, 11	Sport, Waterval	3.700	3.010	1,23	Goed	4.400	1,46	700	Matig
De Aa 9, 11	Sporthal, Bernhardstraat	3.000	2.010	1,49	Matig	3.800	1,89	800	Barrière
De Beemd 2	Winkels, Sint Agathaplein	2.700	1.820	1,48	Matig	3.600	1,98	800	Barrière
De Beemd 2	Basisscholen, Kennedystraat	2.500	1.660	1,51	Slecht	3.800	2,29	1.300	Barrière
De Beemd 2	Basisscholen, Parkweg	3.400	2.180	1,56	Slecht	4.200	1,93	800	Barrière
De Beemd 2	Sport, Waterval	3.700	3.010	1,23	Goed	4.400	1,46	700	Matig
De Beemd 2	Sporthal, Bernhardstraat	3.000	2.010	1,49	Matig	3.800	1,89	800	Barrière



Met Graumans

Voorkomen barrièrewerking

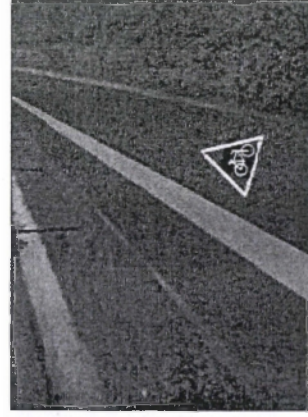
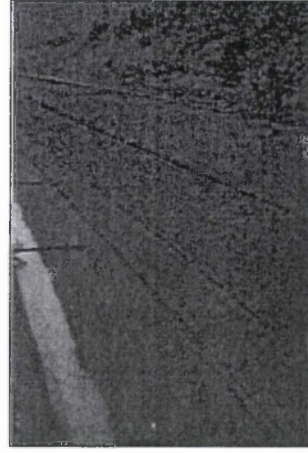
Het voorkomen van de barrièrewerking is uiteraard mogelijk door tussen de twee rotondes minimaal één verbinding in stand te houden. Daarvoor zijn drie principes mogelijk:

- Een fietstunnel.
- Een fietsviaduct. Deze oplossing heeft als nadeel dat er een groot hoogteverschil moet worden overwonnen.
- Een fietsoversteek met een (zeer) brede middenberm waardoor de rijbaan wordt uitgebogen en de snelheid van het autoverkeer afneemt. Een dergelijk ontwerp heeft het effect van een rotonde en heeft niet de bezwaren van een 'koude' oversteek. Desgewenst kan een dergelijke oversteek voorzien worden van verkeerslichten. Indien er per richting maar één rijdstrook hoeft te worden overgestoken, is dit niet strikt noodzakelijk.

Overige aspecten verkeersveiligheid

- Het oversteken door langzaam verkeer bij rotondes kan op een veilige manier als slechts één rijdstrook per richting hoeft te worden overgestoken en er een brede middenberm aanwezig is.
- Fietsoversteek De Aa-Erpseweg: de Erpseweg heeft een zodanig profiel dat hard rijden mogelijk is. Ter plaatse van de fietsoversteek is extra attentiewaarde en snelheidsreductie noodzakelijk. Gezien de snelheid die op deze weg mogelijk is, is voor een duurzaam verkeersveilige oplossing een middeneiland gewenst indien de intensiteit op de Erpseweg hoger is dan 1.500 voertuigen/etmaal.
- Fietsen op de Mutshoek: hoewel dit een smalle weg is, zijn er hoge snelheden mogelijk door het gemotoriseerde verkeer. Dat is een

potentieel gevaar voor het fietsverkeer. Voor de verkeersveiligheid is het gewenst om de fietsers beter te positioneren en de beleving van de weg te wijzigen. Het Fietsberaad van het CROW geeft voor smalle wegen buiten de bebouwde kom een aantal suggesties (zie onderstaande beelden). Voor het toepassen van deze principes is een wegverbreding nodig tot ruim 4,0 m. Dat geldt ook voor het toepassen van het principe van de fietsstraat. Uiteraard zijn ook 'klassieke' snelheidsremmers mogelijk, hoewel deze ten koste kunnen gaan van het fietscomfort. Indien de bestaande wegbreedte (2,70 meter) blijft gehandhaafd is, is het principe van de fietsstraat mogelijk met op enkele locaties verbredingen zodat auto's de fietsers veilig kunnen passeren. Dit geldt overigens ook voor het gemotoriseerd verkeer onderling. Deze aanbevelingen zijn zeker van belang als de Mutshoek wordt beschouwd als een hoofdfietsroute dan wel als een belangrijke schoolroute.



Bron: Aanbevelingen fiets- en kantstroken
(Fietsberaad, december 2015)

Sluipverkeer

De route via Het Goor is voor grote delen van Boekel de snelste route naar en vanaf de A50. Met de komst van de Randweg zal die naar verwachting niet veranderen. De gemeente heeft dan ook aangegeven om de weg met een verkeersmaatregel (bord) permanent te sluiten voor doorgaand verkeer en uitsluitend open te houden voor ontheffinghouders, landbouwverkeer en ontheffinghouders. Deze maatregel is nu ook van kracht tijdens de spitsuren. Deze verkeersmaatregel is van kracht op het weggedeelte van Het Goor tussen Grimmekamp en Meerkenseweg (ongeveer 750 m).

Het effect van het omzetten van de spitsmaatregel in een permanente maatregel (24 uur per dag) valt met het naleven en handhaven. Als de maatregel voldoende wordt nageleefd op het betreffende wegvak, heeft dit het beoogde effect voor de gehele route over het Goor. Er kan wel gesteld worden dat bij afname van de weglengte waarvoor de beperking geldt, de kans op overtreding toeneemt. Bij een weglengte van 750 m heeft met bij de wettelijke maximale snelheid (60 km/uur) ongeveer 45 s nodig voor het overbruggen van 750 m. In de praktijk zal een snelheid van 80 km/uur eerder regel dan uitzondering zijn. Dan is ongeveer een halve minuut nodig om dit wegvak te overbruggen. Indien er onvoldoende handhaving en sancties zijn, zal de kans op overtredingen toenemen zeker in de stillere uren.

Er mag terecht worden getwijfeld of deze maatregel permanent voldoende zal blijven werken: de persoonlijke handhaving is slechts zeer incidenteel mogelijk. In de praktijk komt het dan ook niet of

nauwelijks voor dat een weg permanent afgesloten wordt voor doorgaand verkeer zonder ondersteunende maatregelen. Daarom wordt aanbevolen om voor de volgende werkwijze te kiezen:

- Afspraken te maken en vast te leggen over het gewenste niveau van het gewenste gedrag: bijvoorbeeld het aantal (ongewenste) doorgaande voertuigen (zonder handhaven) bedraagt minder dan 20 per etmaal (twee richtingen samen).
- Deze afspraak periodiek monitoren en bewaken. Dit is mogelijk door bijvoorbeeld gebruik te maken van big data die opgebouwd is uit navigatiegegevens. Deze dienst is door de gemeente in te kopen.
- Bij (structurele) overschrijding van de kwaliteitsmaat zijn extra maatregelen nodig: vergroten van het wegvak waarvoor de beperking van toepassing is, handhaving met camera's, selectieve toegang voor ontheffinghouders (fysieke afsluiting met passagemogelijkheid voor ontheffinghouders) of het volledig 'knippen' van de route.

Opgesteld door Ed Graumans, verkeerskundige, adviseur Mobiliteit

Bedrijfsnaam:	Adviesbureau 'Met Graumans', adviesbureau voor Mobiliteitsvraagstukken
Adres:	Bernadottelaan 2, 6865 BK Doorwerth
Telefoon:	06-53173781
E-mail:	ed@metgrauamans.nl
Website:	www.metgrauamans.nl



Met Graumans