

AANTEKENEN

College van burgemeester en wethouders
van de gemeente Alphen aan den Rijn
Postbus 13
2400 AA Alphen aan den Rijn

TEVENS PER KOERIER

Behandeld door Mw. mr. H.C. Lagrouw, Advocaat
Telefoon
Mobiel
E-mail lagrouw@tk.nl
Referentie Vereniging Eymbert / afsluiting Zierendeweg, 2023.40699, KL 0353
Uw referentie ---
Plaats / Datum Leiden, 21 juni 2023

ZIENSWIJZE OVER HET CONCEPT VERKEERSBESLUIT ZIENDEWEG

Geachte college,

Namens cliënte, de Vereniging Eymbert, (hierna: Eymbert), gevestigd te gemeente Nieuwkoop, dien ik bij deze een zienswijze in over het ontwerpbesluit tot het aanwijzen tot bromfiets/fietspad van een gedeelte van de Zierendeweg, uitgezonderd landbouwverkeer en brommobielen, te Zwammerdam.

In deze zienswijze beschrijft cliënte eerst kort de inhoud van het ontwerpverkeersbesluit. Daarna formuleert cliënte haar bezwaren tegen het voorgenoemen verkeersbesluit. Zij concludeert dat het verkeersbesluit niet vastgesteld kan worden.

1. Inhoud en achtergrond ontwerpverkeersbesluit

- 1.1 Op 11 januari 2022 heeft het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Alphen aan den Rijn (hierna: het college) besloten tot een proefafsluiting van de Zierendeweg voor negen maanden, om de effecten daarvan te kunnen beoordelen. De Zierendeweg is vervolgens gesloten geweest van 8 april 2022 tot en met 5 januari 2023. Volgens het college is uit de proef gebleken dat het verkeersbeeld in overeenstemming komt met het type weg, de leefbaarheid en de verkeersveiligheid verbetert, er een positief effect is op de aanwezige fauna en er geen stagnatie of verkeersonveiligheid is opgetreden op de alternatieve routes.
- 1.2 Na de proef heeft het college op 11 mei 2023 een ontwerpverkeersbesluit bekendgemaakt met betrekking tot het permanent aanwijzen tot bromfiets-/ fietspad (met uitzondering van landbouwverkeer en brommobielen) van een gedeelte van de Zierendeweg tussen de Slingerkamp en de Achtermiddenweg.

- 1.3 Het college wil absolute prioriteit geven aan de fietser en overig langzaam verkeer en vindt het daarom van belang de verkeerssituatie blijvend in overeenstemming te brengen met het type weg. Daarnaast beoogt het ontwerpbesluit de leefbaarheid en verkeersveiligheid op de Zierendeweg en aansluitende routes door Zwammerdam en Nieuwkoop te verbeteren.
- 1.4 Verder stelt het college in het ontwerpbesluit dat – gelet op artikel 2 van de Wegenverkeerswet (hierna: Wvw 1994) de volgende belangen ten grondslag liggen aan het ontwerpbesluit:
- het verzekeren van veiligheid op de weg;
 - het beschermen van weggebruikers en passagiers;
 - het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;
 - het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade, alsmede de gevolgen voor het milieu.
- 1.5 In de aparte Notitie belangenafweging Zierendeweg (hierna: de notitie) wordt de belangenafweging die aan het ontwerpbesluit ten grondslag is gelegd, beschreven. Het college stelt het belang van de fietser en overig langzaam verkeer zoals voetgangers en ruiters voorop. Het college vindt een intensiteit van 1700 mvt per etmaal te hoog. In verband met de verkeersveiligheid en het voorkomen van (ernstige) bermschade is alleen een intensiteit van 350 à 400 mvt per etmaal acceptabel. Een belangrijke bestemming van verkeer over de Zierendeweg is volgens het college Ipse De Bruggen aan de Spoorlaan. Na de Zierendeweg rijdt men via een erf (Molenstraat – Plein – Swanenburgerdam). Dit is een zeer smalle straat met weinig uitwijkmogelijkheden, zo staat in de notitie. Hetzelfde geldt voor Molenstraat en Akerboomseweg in Zwammerdam.
- 1.6 Daarnaast stelt het college dat sprake is van subjectieve en objectieve onveiligheid op de Zierendeweg en wil het de leefbaarheid van de Zierendeweg vergroten, dat wil zeggen het prettiger maken om van de voor langzaam verkeer belangrijke (recreatieve) route gebruik te maken. Een vrijliggend fietspad is volgens het college te tijdrovend, kostbaar en heeft te grote impact op het naastgelegen Natura-2000 gebied. Bovendien dragen alternatieven (vrijliggend fietspad of verbreding Zierendeweg) niet bij aan de verbetering van de situatie op het achterliggende wegennet.
- 1.7 Volgens het college heeft de afsluiting positieve effecten op het milieu: de alternatieve routes bieden meer doorstroming waardoor er minder afgeremd zou moeten worden, hetgeen leidt tot minder brandstofverbruik. De alternatieve routes liggen verder van het Natura-2000 gebied af en zorgen voor minder verkeer in de woonomgeving van Zwammerdam en Nieuwkoop. Daarnaast kan de afsluiting ertoe zorgen dat meer mensen voor de (elektrische) fiets kiezen in plaats van de auto.

2. **Bezwaren tegen het ontwerpbesluit**

- 2.1 Cliënte is van mening dat het ontwerpbesluit niet vastgesteld kan worden. Zij verwijst hiervoor ten eerste naar de door haarzelf opgestelde zienswijze en hier wordt herhaald en ingelast (**bijlage 1**). In aanvulling daarop brengt Eymbert nog het volgende naar voren.

Belangenafweging te beperkt

- 2.2 In artikel 2 lid 1 en lid 2 Wvw 1994 worden belangen opgesomd die bij het nemen van een verkeersbesluit betrokken dienen te worden. Op grond van het zorgvuldigheidsbeginsel ex art. 3:2 Awb en 3:4 Awb dienen echter alle betrokken belangen te worden onderzocht en betrokken. Zo moeten bijvoorbeeld ook economische belangen of natuurbelangen worden onderzocht en betrokken in de besluitvorming.¹
- 2.3 Eymbert meent dat het college een te beperkte belangenafweging heeft gemaakt. Uit niets blijkt dat de maatschappelijke gevolgen, waaronder onder meer de sociale samenhang tussen de verschillende dorpskernen, de sociale veiligheid of de natuur zijn onderzocht. Eymbert verwijst naar haar zienswijze, waar in paragraaf 7.4 is berekend tot hoeveel extra kilometers het verkeersbesluit leidt. Dit komt neer op ruim 3,8 miljoen omrijdkilometers per jaar, op een korte afstand van het Natura-2000 gebied Nieuwkoopse Plassen & De Haeck.

Gevolgen natuur ten onrechte niet onderzocht

- 2.4 Het college heeft nagelaten te onderzoeken wat de effecten van het ontwerpbesluit zijn op dit Natura-2000 gebied. Uit jurisprudentie volgt dat – hoewel geen passende beoordeling gemaakt behoeft te worden in het kader van een verkeersbesluit, dienen wel de mogelijke effecten van een verkeersbesluit te worden onderzocht en te worden betrokken bij het verkeersbesluit.² De onderzoeken zijn ten onrechte niet uitgevoerd, a fortiori zijn de resultaten daarvan niet betrokken bij het ontwerpbesluit.

Schending vergewisplicht

- 2.5 Op grond van de vergewisplicht ex art. 3:2 jo 3:9 Awb dient een bestuursorgaan zich ervan te vergewissen dat het onderzoek waarop een besluit berust, op zorgvuldige wijze heeft plaatsgevonden. De Afdeling oordeelt: *“Voor de motivering van een verkeersbesluit mag het college op het advies van een deskundige, in dit geval Sweco, afgaan, nadat het is nagegaan of dit advies op zorgvuldige wijze tot stand is gekomen, de redenering daarin begrijpelijk is en de getrokken conclusies daarop aansluiten. Deze verplichting is neergelegd in artikel 3:9 Awb voor de wettelijke adviseur en volgt uit 3:2 van de Awb voor andere adviseurs. Als een partij concrete aanknopingspunten voor twijfel aan de zorgvuldigheid van de totstandkoming van het advies, de begrijpelijkheid van de in het advies gevolgde redenering of het aansluiten van de conclusies daarop naar voren heeft gebracht, mag het college niet zonder nadere motivering op het advies afgaan.”*³
- 2.6 Eymbert meent dat de verkeersonderzoeken die ten grondslag zijn gelegd aan het ontwerpbesluit onzorgvuldig tot stand zijn gekomen en de conclusies niet aansluiten op de redenering. Eymbert verwijst hiervoor naar de second opinion Afsluiting Zierendeweg Alphen aan den Rijn van De Baan Verkeersadvies van 19 juni 2023 (hierna: het rapport van De Baan, aangehecht als **bijlage 2**). In aanvulling daarop licht zij haar bezwaren als volgt toe.

¹ Rb. Zutphen 4 september 2008, ECLI:NL:RBZUT:2008:BF0719; Rb. Gelderland 13 januari 2022, ECLI:NL:RBGEL:2022:120.

² ABRvS 8 maart 2017, ECLI:NL:RVS:2017:622.

³ ABRvS 26 april 2023, ECLI:NL:RVS:2023:1629.

Objectieve verkeersveiligheid

- 2.7 Het college stelt dat de (objectieve en subjectieve) verkeersveiligheid ten grondslag ligt aan het ontwerpbesluit. Uit het rapport van De Baan blijkt echter dat het aantal ongevallen in de afgelopen negen jaar niet hoger ligt dan op andere vergelijkbare wegen. Eymbert meent daarom dat dit argument niet aan het ontwerpbesluit ten grondslag kan worden gelegd. Dit wordt bovendien bevestigd door de Studie gevolgen afsluiting Zierendeweg van Iv-Infra b.v. van 10 augustus 2021 (hierna: Studie gevolgen), waarin enkel wordt gesproken over de subjectieve verkeersonveiligheid.
- 2.8 Bovendien zijn van de zeven ongevallen de afgelopen negen jaar drie eenzijdige ongevallen – die na het instellen van de verkeersmaatregel ook nog kunnen plaatsvinden. Hetzelfde geldt voor het fatale ongeval dat in 2014 heeft plaatsgevonden tussen een fietser en een landbouwvoertuig. Beide vervoersmiddelen mogen na de verkeersmaatregel nog altijd over de Zierendeweg.
- 2.9 In het rapport Monitoring proefafsluiting Zierendeweg van DTV consultants (hierna: het Monitoringsrapport) staat in paragraaf 5.6 het aantal geregistreerde ongevallen in de periode 2019 – 2022. Hieruit blijkt dat op de Zierendeweg tijdens de afsluiting geen ongevallen zijn geregistreerd, maar wel twee op de Kortsteekterweg en de N231, ter hoogte van de Achtermiddenweg. Beide ongevallen vonden plaats op locaties waar het verkeer als gevolg van de afsluiting naar toe gaat. Eymbert meent dat uit het bovenstaande volgt dat de objectieve verkeersonveiligheid niet aan het ontwerpbesluit ten grondslag kan worden gelegd. Er is immers geen sprake van objectieve verkeersonveiligheid.
- 2.10 Daarnaast wordt in het Monitoringsrapport geconcludeerd dat de Zierendeweg door de proefafsluiting veiliger is geworden. Deze conclusie is gebaseerd op de afname van de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer, terwijl het fietsverkeer juist is toegenomen. Het dodelijke ongeluk dat in 2014 plaatsvond op de Zierendeweg, vond plaats tussen een fietser en een landbouwvoertuig. De kans dat een fietser en een landbouwvoertuig elkaar passeren, wordt dus vergroot als gevolg van het ontwerpbesluit.
- 2.11 Bovendien is ten onrechte geen rekening gehouden met het feit dat de snelheid van fietsers en gemotoriseerd verkeer zal toenemen als gevolg van het mindere aantal auto's op de Zierendeweg. Zo oordeelde de Afdeling eerder over een verkeersbesluit: *“In het rapport is echter geen aandacht besteed aan de door de vereniging naar voren gebrachte eveneens begrijpelijke stelling dat de snelheid van de fietsers ook zal toenemen door het instellen van éénrichtingsverkeer, omdat er dan geen tegemoetkomend verkeer meer is. Volgens de vereniging ligt het daarom in de verwachting dat fietsers met hogere snelheid langs de uitritten aan de Eeuwigelaan rijden. [...verwijdering advocaat]. De Afdeling is met de vereniging van oordeel dat in het rapport met dit mogelijke gevolg van het verkeersbesluit ten onrechte geen rekening is gehouden.”*⁴
- 2.12 Nergens in de verschillende rapporten is aandacht besteed aan de begrijpelijke stelling dat de snelheid van fietsers en gemotoriseerd verkeer zal toenemen als gevolg van de afsluiting. Dit is ten onrechte niet onderzocht en het ontwerpbesluit is daarom in strijd met 3:2 Awb.

⁴ ABRvS 26 april 2023, ECLI:NL:RVS:2023:1629.

- 2.13 Ook de politie stelt in het Stakholdersonderzoek (bijlage D): *“Met meer verkeer rijdt men vaak toch wat voorzichtiger, met minder verkeer kan met juist onveilig gedrag gaan tonen.”* Verder licht de politie toe: *“Er blijft autoverkeer aanwezig en fietsers kunnen ook voor onveilige situaties zorgen. De kans dat er wat gebeurt neemt af, maar verdwijnt niet. Een knip is een (te) vergaande oplossing voor de verkeersproblematiek die er is.”*

Subjectieve verkeerveiligheid

- 2.14 Het college legt naast de objectieve ook de subjectieve verkeerveiligheid aan het ontwerpbesluit ten grondslag. Zoals in paragraaf 2.2.2 van het rapport van De Baan staat, is subjectieve onveiligheid moeilijk te kwantificeren. Uit jurisprudentie volgt dat subjectieve onveiligheid een rol kan spelen in de besluitvorming, maar deze dan wel geobjectiveerd dient te worden door een onderzoek.
- 2.15 De rechtbank Noord-Holland oordeelt: *“Voor zover eiseres heeft aangevoerd dat verweerder aan zijn besluitvorming subjectieve gevoelens van overlast van omwonenden ten grondslag heeft gelegd die ten onrechte niet zijn geobjectiveerd, overweegt de rechtbank dat klachten over overlast op zichzelf een gegronde reden zijn om onderzoek te doen naar de overlast en het treffen van (verkeers)maatregelen terzake. Het onderzoek kan ertoe leiden dat de subjectieve signalen geobjectiveerd worden. De rechtbank heeft geen aanleiding eraan te twijfelen dat bij verweerder en derde-partij over een langere periode klachten door om- en aanwonenden zijn geuit over motoren op de Zuiderdijk in een omvang die het houden van de pilot rechtvaardigde. De evaluatie daarvan heeft vervolgens geleid tot het in geding zijnde verkeersbesluit. Door deze gang van zaken heeft verweerder op zichzelf zorgvuldig gehandeld. Of het evaluatieonderzoek zorgvuldig heeft plaatsgevonden en of de resultaten ervan bruikbaar zijn en ten grondslag mochten worden gelegd aan het verkeersbesluit, is een volgende vraag.”⁵*
- 2.16 Het subjectieve gevoel van onveiligheid is in de onderhavige zaak niet gevolgd door een onderzoek waaruit volgt dat sprake is van objectieve onveiligheid. Althans, er is wel een onderzoek uitgevoerd naar de objectieve onveiligheid, maar daaruit blijkt juist niet dat sprake is van objectieve onveiligheid. Eymbert verwijst naar het aantal ongevallen en hetgeen daarover is opgenomen onder punt 2.7 – 2.13 van deze zienswijze.
- 2.17 Hetzelfde geldt voor de Stakeholderconsultatie Studie Zierendeweg van 9 augustus 2021 (hierna: de Stakeholdersconsultatie). Dit betreft geen onderzoek naar de objectieve onveiligheid, maar enkel naar de subjectieve onveiligheid. Uit de geformuleerde vragen (‘huidige situatie’) blijkt bovendien dat de vragen zijn gesteld vóór de proefperiode ‘van 8 april 2022 tot en met 5 januari 2023’. Evenmin bevat het Monitoringsrapport gegevens omtrent de subjectieve onveiligheid zoals ervaren tijdens de proefperiode. Het aantal meldingen en klachten dat gedurende deze periode is binnengekomen is hiervoor te laag (p. 41 Monitoringsrapport) of buiten de rapportages gehouden.

⁵ Rb. Noord-Holland 27 oktober 2022, ECLI:NL:RBNHO:2022:9828, zie ook ABRvS 18 november 2009, ECLI:NL:RVS:2009:BK3612.

- 2.18 Daarnaast verwijst Eymbert naar haar eigen onderzoek naar de subjectieve onveiligheid, dat als bijlage bij de door haarzelf ingediende zienswijze is gehecht.

Waterbedeffect

- 2.19 Uit jurisprudentie blijkt dat een zogenoemd waterbedeffect voorkomen dient te worden: een verkeersonveilige situatie (waarvan in deze zaak overigens geen sprake is gelet op het aantal ongevallen) mag niet worden verplaatst naar een andere route, en zeker niet als die andere route al onveiliger is dan de weg waarop het verkeersbesluit betrekking heeft. Zo oordeelde de Afdeling over een verkeersbesluit op de Harderwijkerweg in de gemeente Rheden, dat eveneens was genomen op grond van subjectieve verkeersonveiligheid:

"Uit het rapport van Royal Haskoning komt naar voren dat zich in de onderzochte periode op de Harderwijkerweg te Laag-Soeren geen enkel ongeval met vrachtverkeer heeft voorgedaan. Voorts is het percentage vrachtverkeer op de Harderwijkerweg voor bewoners van Laag-Soeren volgens het rapport "vervelend maar niet hinderlijk". Voor aanwonenden, fietsers en voetgangers leidt het percentage vrachtverkeer volgens het rapport wel tot een subjectief gevoel van onveiligheid.

Ten aanzien van de route door Eerbeek volgt uit het rapport dat hier in de onderzoeksperiode elf ongevallen met vrachtverkeer zijn geregistreerd. De door het college van Rheden beoogde geslotenverklaring van de Harderwijkerweg voor doorgaand vrachtverkeer, zou op de Brummenseweg in Eerbeek leiden tot een toename van het aantal vrachtwagens van 585 naar 845 en op de Loubergweg in Eerbeek tot een toename van 500 naar 800. Het toevoegen van vrachtverkeer op de route door Eerbeek, die volgens het rapport niet voldoet aan de richtlijnen voor de inrichting van wegen, zou leiden tot een vermindering van de verkeersveiligheid met een reële kans op extra ongevallen met vrachtwagens. De conclusie van het rapport luidt dat het in bezwaar gehandhaafde verkeersbesluit leidt tot het toevoegen van vrachtverkeer op de wegen door Eerbeek, terwijl dit van de onderzochte wegvakken de minst veilige route is. Geadviseerd wordt de Harderwijkerweg door Laag-Soeren geopend te houden voor doorgaand vrachtverkeer, waarbij het gevoel van onveiligheid kan worden verminderd door het treffen van enkele kleinschalige infrastructurele maatregelen.

2.3.5. In een notitie van 30 mei 2007 heeft Grontmij, daarom verzocht door het college van Rheden, op het rapport van Royal Haskoning gereageerd. Volgens Grontmij wordt in dat rapport onder meer de verkeersveiligheid onvoldoende en te eenzijdig belicht. Ten onrechte ontbreekt een analyse van de genoemde verkeersongevallen en wordt de subjectieve verkeersonveiligheid, waaronder bijna-ongevallen, grote verschillen in massa en snelheid en gemeten rijnsnelheden, buiten beschouwing gelaten, aldus Grontmij. Verder is Royal Haskoning in het rapport volgens Grontmij teveel ingegaan op inschattingen en vermoedens en is het rapport onvoldoende op verantwoord onderzoek gebaseerd. Grontmij concludeert dat Royal Haskoning soms refereert aan gegevens die onjuist of niet relevant zijn, terwijl anderzijds relevante gegevens ten onrechte buiten beschouwing zijn gelaten. Volgens Grontmij is het onverantwoord om een advies over het afsluiten van de Harderwijkerweg voor doorgaand vrachtverkeer slechts op de verkeersveiligheid in Eerbeek te baseren.

2.3.6. [...verwijdering advocaat].

2.3.7. Met de rechtbank wordt overwogen dat het college van Rheden onvoldoende inzichtelijk heeft gemaakt waarom in het besluit op bezwaar aan de bevindingen van Royal Haskoning is voorbijgegaan. De rechtbank heeft het

tegenadvies van Grontmij van 30 mei 2007 hiervoor terecht onvoldoende geacht. Dit tegenadvies weerlegt immers niet de vaststelling van Royal Haskoning dat zich in de onderzoeksperiode op de route door Eerbeek elf ongevallen met vrachtverkeer hebben voorgedaan, terwijl in de desbetreffende periode op de Harderwijkerweg in Laag-Soeren geen enkel ongeval met vrachtverkeer heeft plaatsgehad. Het college van Rheden heeft zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat bij beoordeling van de verkeersveiligheid meer aspecten een rol kunnen spelen dan het tot nog toe uitgebleven zijn van ongevallen. Nu evenwel het bevorderen van de verkeersveiligheid uiteindelijk gericht is op het voorkomen van ongelukken, komt groot gewicht toe aan het gegeven dat zich op de route door Eerbeek in de onderzochte periode elf ongevallen hebben voorgedaan. Het college van Rheden heeft in dit licht gezien onvoldoende gemotiveerd waarom het in dit geval aan dit gegeven minder gewicht heeft toegekend dan aan de verkeersonveiligheid in Laag-Soeren nu die nog niet tot ongevallen heeft geleid. Dit klemt te meer nu in het tegenadvies evenmin gemotiveerd wordt betwist dat de verkeersveiligheid in Laag-Soeren relatief gunstig is en dat het verkeersbesluit leidt tot een toename van het vrachtverkeer op de verkeersonveiligere route door Eerbeek.

Bezien tegen deze achtergrond heeft de rechtbank terecht overwogen dat het in beroep bestreden besluit niet kan worden gedragen door de daaraan ten grondslag gelegde motivering, hetgeen in strijd is met artikel 7:12, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb).⁶

- 2.20 De zaak in Rheden is vergelijkbaar met de onderhavige zaak. Als gevolg van een verkeersbesluit op een objectief verkeersveilige, maar subjectief verkeersonveilige weg wordt verkeer verplaatst naar wegen die objectief verkeersonveilig zijn. De verwachting is immers dat het verkeer van de Zierendeweg wordt verplaatst naar de N231, N207 en N11 (55%), en naar lokale wegen (45%) zoals de route Treinweg-Kortsteekterweg-Lindhovestraat of de Steekterweg en de Noordenseweg (zie Studie gevolgen p. 33). Uit het Monitoringsonderzoek is gebleken dat deze verwachting ongeveer is uitgekomen (afbeelding 21, p. 40 Monitoringsonderzoek).
- 2.21 De Baan concludeert in zijn rapport dat op de Treinweg en de Kortsteekterweg de intensiteiten toenemen met 28 tot 56%, en ook op de Aarlanderveenseweg (+30%) en Achttienkavels neemt de intensiteit toe (12%). Over de route Treinweg – Kortsteekterweg rijden veel fietsers (waaronder veel scholieren). De Baan constateert in zijn rapport dat op de Kortsteekterweg 11 ongevallen hebben plaatsgevonden, allen met langzaam verkeer. Bovendien blijkt uit het Monitoringsonderzoek dat het merendeel van de weggebruikers meermaals met hoge snelheid een langere tijd rijden op korte volgfstand van hun voorganger en een relatief hoge snelheid wordt gemeten op de 30 km/uur-gedeelten, die niet tot nauwelijks zichtbaar zijn in de weginrichting. In het Monitoringsonderzoek staat dat tijdens de tweede meting minder zicht is door begroeiing van het openbaar groen.
- 2.22 Met andere woorden, door de afsluiting wordt gemotoriseerd verkeer verplaatst naar andere wegen, die reeds in de huidige situatie gevaarlijker zijn. Bovendien maken die andere wegen ook onderdeel uit van het nationale netwerk van fietsknooppunten en zijn hier ook geen speciale fietsvoorzieningen aanwezig. Het ontwerpbesluit is dan ook onvoldoende gemotiveerd en bovendien in strijd met het doel van het college om absolute prioriteit te geven aan de fietser.

⁶ ABRvS 18 november 2009, ECLI:NL:RVS:2009:BK3612, zaaknummer 200910870/1.

Capaciteit Zierendeweg

- 2.23 Een andere doelstelling van het ontwerpbesluit is het in overeenstemming brengen van de verkeersintensiteit met het type weg (erftoegangsweg type 2, buiten de bebouwde kom). Volgens het college is de huidige intensiteit niet in overeenstemming met het type weg en zal de afsluiting ertoe leiden dat de intensiteit wel in overeenstemming komt met het type weg.
- 2.24 Ten eerste merkt Eymbert op dat de intensiteit zoals genoemd in de notitie onjuist is. In de notitie wordt een intensiteit van 1700 mvt per etmaal genoemd. Uit de ter inzage liggende stukken blijkt niet waar dit getal op gebaseerd is. Uit het Monitoringsonderzoek blijkt dat tijdens de 0-meting aan de noordzijde van de Zierendeweg een intensiteit van 1159 is gemeten, aan de zuidzijde een intensiteit van 1328 mvt per etmaal. Alleen al hierom is het ontwerpbesluit onzorgvuldig voorbereid.
- 2.25 Ten tweede verwijst Eymbert naar het rapport van De Baan waarin staat dat een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom in beginsel 6000 mvt/etmaal kan verwerken. Afhankelijk van de breedte van de weg kan deze intensiteit minder zijn, om zo bermschade te voorkomen. De beperking van de intensiteit is dus niet vanwege de verkeersveiligheid, maar enkel om bermschade te voorkomen. Dat daarvan (nagenoeg) geen sprake is, volgt uit punt 2.27 tot en met 2.31 van deze zienswijze. Bovendien zal de voorgenomen afsluiting geen effect hebben op de aanwezige bermschade: ook na de afsluiting zullen landbouwvoertuigen en fietsers elkaar moeten passeren en hetzelfde geldt voor andere weggebruikers. Bovendien wordt de bermschade voornamelijk veroorzaakt door landbouwvoertuigen en die mogen ook na de afsluiting nog op de Zierendeweg rijden.
- 2.26 Ten derde blijkt uit het rapport van De Baan dat een erftoegangsweg met een breedte van 4,8 – 6 meter minimaal 1150 tot 1400 mvt/etmaal kan verwerken. Gelet op de gemeten 0-intensiteiten in het Monitoringsonderzoek, voldoet intensiteit op de Zierendeweg in de huidige situatie dus al aan de CROW-normen, zeker als direct aansluitend aan de reeds aanwezige doorgroeistenen nog een aantal extra doorgroeistenen worden geplaatst (zie hieronder, punt 2.26 – 2.30 van de zienswijze).

Geen bermschade

- 2.27 Daarnaast wordt in het ontwerpbesluit het voorkomen van schade genoemd als belang dat ten grondslag ligt aan het bestreden besluit. Ook in de notitie wordt genoemd dat op een erftoegangsweg type 2 met een rijloper van 3,5 meter in verband met het voorkomen van bermschade alleen een intensiteit van 350 à 400 mvt per etmaal acceptabel is.
- 2.28 Langs een groot deel van de Zierendeweg is semi-verharding aanwezig in de vorm van doorgroeistenen en grond. Op enkele plaatsen zijn trottoirbanden gezet. Hierdoor wordt bermschade voorkomen.
- 2.29 De Baan concludeert in zijn rapport dat thans nog op enkele plekken naast de doorgroeistenen nog bermschade aanwezig is. De Baan stelt dat dit geen argument is om de weg af te sluiten, maar eerder een signaal is om een paar extra doorgroeistenen aan te brengen.

- 2.30 Bovendien is bij alle 33 passeerhavens voldoende ruimte om elkaar te kunnen passeren. De thans langs de randen van de doorgroeienden nog aanwezige berm schade kan niet worden voorkomen door de afsluiting; ook na de afsluiting zullen landbouwvoertuigen en fietsers elkaar moeten passeren, en hetzelfde geldt voor ontheffinghouders en landbouwvoertuigen of ontheffinghouders onderling.
- 2.31 De conclusie van De Baan is dat berm schade geen valide argument kan zijn voor het ontwerpbesluit. Het verkeer (45%, zie pagina 33 van de Studie gevolgen, en afbeelding 21 Monitoringsonderzoek) zal dan immers via andere smalle erftoegangswegen gaan rijden, waarin minder of geen passeerhavens zijn. Hierdoor zal juist op die wegen meer berm schade kunnen ontstaan.

Relevante stukken niet ter inzage

- 2.32 Op grond van art. 3:11 Awb legt het bestuursorgaan het ontwerpbesluit met alle daarop betrekking hebbende stukken ter inzage. Alle stukken die redelijkerwijs nodig zijn voor een beoordeling van het ontwerp worden ter inzage gelegd.
- 2.33 Bij het ontwerpbesluit zijn enkel de Notitie, de Verkenningstudie Zieldeweg van Iv-Infra van 24 november 2020, de Studie gevolgen, het Monitoringsrapport, de Stakeholdersconsultatie en de Voorontwerp notitie Zieldeweg van Iv-Infra van 9 augustus 2021 ter inzage gelegd. Alle bijlagen bij deze genoemde rapporten ontbreken. Bovendien blijkt uit het ontwerpbesluit dat 'de eerdere onderzoeksrapporten' integraal onderdeel uitmaken van de afwegingen die aan het besluit ten grondslag liggen. In het ontwerpbesluit is niet aangegeven is welke dat zijn.

3. Conclusie

Cliënte verzoekt u op grond van het bovenstaande het ontwerpbesluit niet vast te stellen en de Zieldeweg open te houden voor gemotoriseerd verkeer.

Hoogachtend,



H.C. Lagrouw