de VERKEERSDESKUNDIGE

Technische besluitvorming
A4 Steenbergen

analyse van beschikbare en gebruikte gegevens

Rapport

28 november 2019

Reigerskamp 185
3607 HK MAARSSEN
telefoon: 0651 984 927
e-mail: info@verkeersdeskundige.nl
site: www.verkeersdeskundige.nl

KvK: 61 91 12 83
IBAN: NL74 KNAB 0283 0129 51
BIC: KNABNL2H
BTW: NL0794.41.804.B03

Colofon

Opdrachtgever	:	De heer Paul van Nieuwenhuyzen
Contactpersonen	:	
Dossier	:	

Project	:	Technische besluitvorming A4 Steenbergen; analyse van beschikbare en gebruikte gegevens
Rapportnummer	:	Vkd190701
Status	:	Rapport
Versie	:	01
Auteur(s)	:	Max van Kelegom
Datum	:	28 november 2019 info@verkeersdeskundige.nl

© *de* Verkeersdeskundige

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt, in welke vorm dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de opdrachtgever en *de* Verkeersdeskundige
Bron fotomateriaal: *de* Verkeersdeskundige, tenzij anders vermeld

Inhoudsopgave

1 Inleiding 4

1.1 Achtergrond 4

1.2 Vraagstelling 4

1.3 Onderzoeksmethodiek 4

2 Analyse 5

2.1 Situatie 5

2.1.1 Voor aanleg A4 5

2.1.2 Nieuwe situatie met A4 West 6

2.2 Proces Technische voorbereiding en besluitvorming 8

2.2.1 Besluitvormende documenten 8

2.2.2 Waar gaat het nu om? 8

2.2.3 Samenvattende conclusies de heer P. van Nieuwenhuyzen 8

2.3 Externe beoordelingen 14

2.3.1 Wematec Milieu Adviseurs B.V. 14

2.3.2 Omgevingsdienst Midden- en West-Brabant 14

2.3.3 Agro & Foodcluster West-Brabant 15

2.3.4 Rapport Cauberg & Huijgens 18

2.4 Beoordeling besluit 19

3 Conclusies 20

Door opdrachtgever beschikbaar gestelde informatie 21

Bijlage Profiel Verkeersdeskundige (www.verkeersdeskundige.nl) 22

1 Inleiding

1.1 Achtergrond

In 2012 is het Tracébesluit A4 Steenbergen (TB) goedgekeurd door de Raad van State en vervolgens in een Gewijzigd Tracébesluit (WTB) definitief vastgesteld. Het proces van de eerste planvorming tot het uiteindelijke definitieve Tracébesluit kende een verloop met veel (her)berekeningen, bezwaren en (ondoorgrondelijke) technische en bestuurlijke beslissingen en besluiten. De heer P. van Nieuwenhuyzen heeft als belanghebbende de gevolgen van dit proces aan den lijve ondervonden. Zo heeft hij altijd twijfels gehad bij de gebruikte cijfers voor het bepalen van de verkeers- en geluidsbelastingen. In de loop van de jaren heeft hij de nodige gegevens verzameld en geanalyseerd om op een bepaald moment aan te kunnen tonen dat er in het proces fouten zijn gemaakt en onvolkomenheden zijn begaan.

1.2 Vraagstelling

De heer P. van Nieuwenhuyzen heeft aan *de* Verkeersdeskundige gevraagd de door hem gemaakte verzameling en analyses op verkeerskundige (on)juistheid te beoordelen en om inzichtelijk te maken wat er niet correct is gegaan, en wat de fouten zijn.
Voorop staat weliswaar de beoordeling van verkeerskundige rapporten die tot het Tracébesluit hebben geleid, maar daarnaast zal *de* Verkeersdeskundige ook akoestische rapporten in beschouwing nemen, omdat deze ook berekeningen bevatten die tot verkeerskundige consequenties hebben geleid.

1.3 Onderzoeksmethodiek

de Verkeersdeskundige heeft voor beantwoording van de vraagstelling als werkwijze gehanteerd:

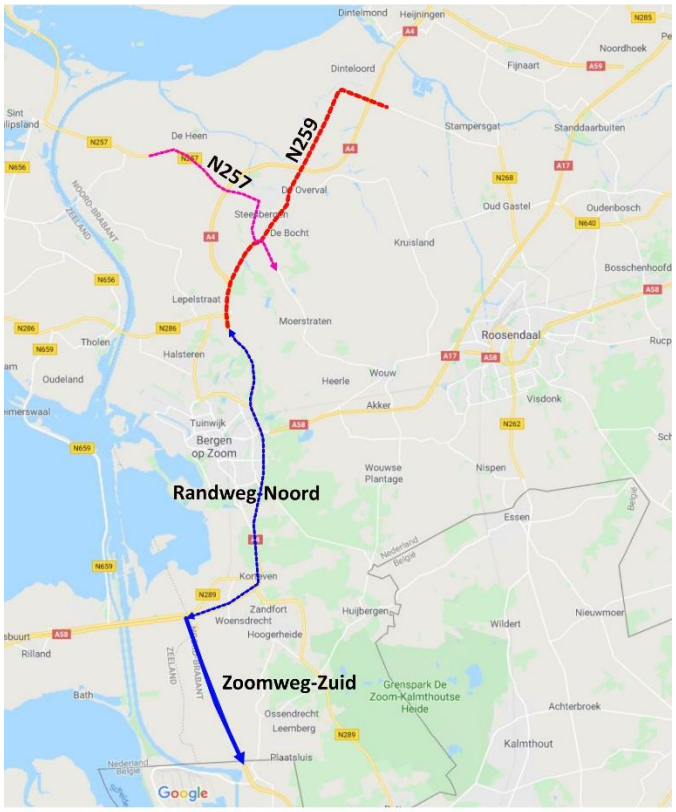
1. Analyseren van door opdrachtgever verstrekte relevante documenten; voor een overzicht zie “Door opdrachtgever beschikbaar gestelde informatie” op bladzijde 21.
2. Het opstellen van voorliggend rapport, waarin de resultaten van de analyse en de conclusies zijn beschreven.

2 Analyse

2.1 Situatie

2.1.1 Voor aanleg A4

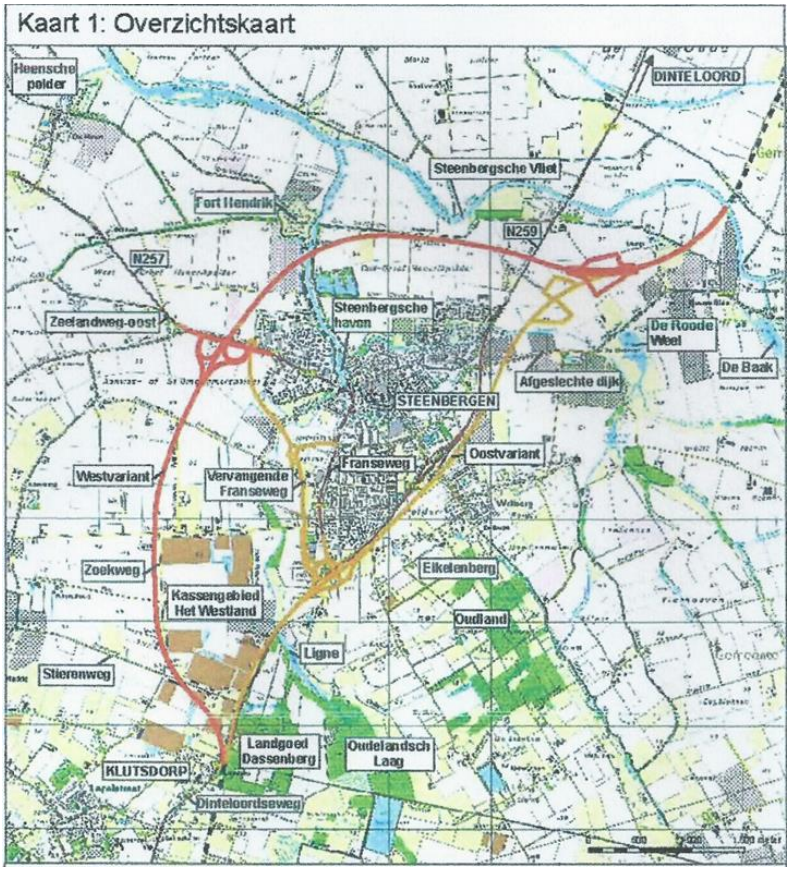
De aanleg van de A4-Zuid is een oude wens van zowel het rijk als de provincie Noord-Brabant. In 1993 is het deel tussen de aansluiting op de A58 (knooppunt Markiezaat) en de Belgische grens in gebruik genomen, de 'Zoomweg-zuid'. Door de afspraken met België over de grenspassage reikte de A4 toen slechts tot de aansluiting op de A58 bij Bergen op Zoom. De provincie Noord-Brabant zorgde voor een verdere verbinding naar het noorden via de noordelijke Randweg naar de N259. Deze verbinding is als provinciale weg ontworpen en ingericht en niet als autosnelweg of autoweg. Sinds die tijd vervulde de N259 de functie van vervangende A4.



In 1992 was gestart met een samenhangende studie Trajectnota/Milieu-effectrapportage A4/A16, resulterend in 1995 in een Trajectnota/MER. Hierin zijn vele alternatieven voor zowel de A16 als de A4/N259 in beeld gebracht. Toenmalig minister van Verkeer en Waterstaat, mevrouw Jorritsma, wilde aanvankelijk niet verder gaan dan verbreding van de A16 en het aanleggen van de 'omlegging Halsteren'. De aanwijzing van de Tweede Kamer in maart 1996 om de A4-Zuid volledig tot Dinteloord te voltooien leidde tot een tracé oostelijk van Halsteren, langs Klutsdorp en oostelijk van Steenbergen naar Dinteloord, met een aansluiting op de A29 richting Rotterdam. Het oostelijke tracé maakte bundeling met de bestaande weg (N259) mogelijk. Doorsnijding van het open gebied westelijk van Steenbergen werd daarmee voorkomen. Maar tegen deze plannen ontstond weerstand. Zo was de milieubeweging tegen het plan omdat de noodzaak van een autosnelweg onvoldoende zou zijn aangetoond. En de gemeente Steenbergen en veel inwoners maakten bezwaar tegen de 'bundeling' van de nieuwe snelweg met de N259 uit vrees voor verkeersoverlast op de Franseweg (N257), die vanuit het westen dwars door Steenbergen zou aansluiten op de nieuwe snelweg. Het woon- en leefmilieu zou er te veel van te lijden krijgen, tenzij er een alternatieve route voor de N259 zou worden gebouwd.

In 1996 verscheen een Ontwerp-Tracé Besluit (OTB) met verschillende Oost- en West varianten. De Gemeente Steenbergen had een voorkeur voor een West-variant, maar de minister stelde in 1998 in het Tracébesluit (TB) een oostelijke variant vast. De minister startte een aanwijzingsprocedure om de gemeente te verplichten mee te werken aan de planologische procedures. Ook de Tweede Kamer wees moties af tegen het tracé en de snelwegkeuze. Dat leidde tot 50 beroepen bij de Raad van State. Het resultaat daarvan was uiteindelijk in 2011 vernietiging van het besluit om de nieuwe weg oostelijk van Steenbergen aan te leggen. De Raad van State stelde dat de afweging tussen een oostelijk en westelijk tracé om Steenbergen onvoldoende onderbouwd was. Het hoogste rechtsorgaan ging wel akkoord met de rest van het Tracébesluit, op enkele detailwijzigingen na. De discussies over nut en noodzaak van de A4, evenals over de tracés bij Dinteloord en Bergen op Zoom, konden na deze uitspraak worden gesloten.

2.1.2 Nieuwe situatie met A4 West



In 2006 is een aanvullende MER A4 Steenbergen uitgebracht, met daarin de afwegingen voor een Oost- of West-variant. Ook werd er, als gevolg van een inmiddels aangelegd kassengebied, een wijzigingsbesluit genomen op de al in 1996 bepaalde West-variant. Hiermee komt de weg meer naar het westen te liggen.

Ter hoogte van de N257, Zeelandweg Oost, is de omlegging ongeveer 60 meter en verder zuidelijk in het tracé ongeveer 500 meter. De Zeelandweg Oost (N257) blijft ongewijzigd liggen, een half klaverblad zorgt voor de op- en afrit naar de A4.

Ergens tussen 2006 en 2009 wordt de A4 op de kruising met de N257 in de ontwerpvoorbereiding nog een keer omgelegd. Hierdoor kan de N257 zijn functie grotendeels behouden tijdens de werkzaamheden voor de aanleg van de A4. Ook worden er twee rotondes voorzien om de aan en afvoer van auto's te bevorderen. Zeker voor vrachtverkeer wordt door de rotondes de route aantrekkelijker omdat ze gemakkelijker op en af kunnen rijden op de N257 vanaf de A4. De rotonde kreeg ook belang voor de route naar Steenbergen. Eerst reed de meerderheid van de inwoners van Steenbergen via de N259 de stad in, nu zou de grote aanvoer vanaf de A4 gaan lopen.
De vraag is of met de aanleg van de rotondes rekening is gehouden met invloeden van het verkeer van en naar de N257, dat naar de Philipsdam gaat en Flakkee en Schouwen-Duiveland ontsluit richting de A4.

De A4 nam in de technische besluitvorming dus de functie van de N259 over. Daarmee komt er door de vlottere ontsluiting van Antwerpen naar Rotterdam en terug beduidend meer verkeer over de route.

2.2 Proces Technische voorbereiding en besluitvorming

2.2.1 Besluitvormende documenten

Om een toekomstbeeld van de A4 te kunnen maken heeft Rijkswaterstaat (RWS) een traject met een aantal besluitvormende documenten gevolgd:

1. NRM Noord-Brabant v3.3.2 OTB A4 Steenbergen. AGV-Movares-4Cast in opdracht van Rijkswaterstaat Dienst Noord-Brabant; 22 augustus 2008, concept v2.
2. Rapport NRM Noord-Brabant v3.3.2. OTB A4 Steenbergen. AGV-Movares-4Cast in opdracht van Rijkswaterstaat Dienst Noord-Brabant; 12 februari 2009.
3. OTB A4 Steenbergen; uitgangspunten akoestisch onderzoek. Rijkswaterstaat Dienst Noord-Brabant; 2 juli 2009.
4. A4 Steenbergen; akoestisch onderzoek voor Tracébesluit. Oranjewoud in opdracht van Rijkswaterstaat Dienst Noord-Brabant; 4 december 2009; versie 03 definitief.
5. Verkeerscijfers Planstudie A4 - Steenbergen; TB-fase. Rijkswaterstaat Dienst Noord-Brabant; 18 november 2010; versie 1 definitief.
6. A4 Steenbergen; akoestisch onderzoek voor Tracébesluit. Oranjewoud in opdracht van Rijkswaterstaat Dienst Noord-Brabant; 14 januari 2011, versie 06 definitief.
7. A4 Steenbergen; akoestisch onderzoek voor wijziging van het Tracébesluit A4 Dinteloord - Bergen op Zoom, gedeelte Steenbergen. Oranjewoud in opdracht van Rijkswaterstaat Dienst Noord-Brabant; 7 oktober 2011, versie 00 definitief.

Met deze technische documenten is gerekend naar de omvang van de verkeersstromen in 2020. Een van de doelen van deze berekeningen is geweest inzicht te hebben in de geluidsbelasting.

2.2.2 Waar gaat het nu om?

De heer P. van Nieuwenhuyzen is als bewoner van de Stoofdijk 10 in Steenbergen betrokkene en belanghebbende van de voorbereiding en realisatie van de A4. Met name de geluidsbelasting als gevolg van de verkeersomvang van de (toekomstige) A4 raakte zijn woon- en leefsituatie direct. Hij heeft dan ook nauwgezet de voorbereidende ontwikkelingen gevolgd en waar mogelijk gebruik gemaakt van de juridische bezwaar- en beroepsmogelijkheden. Uiteindelijk is hij nergens in het gelijk gesteld. Desondanks stelt hij dat RWS de nodige berekeningen steeds heeft herzien om uiteindelijk te kunnen voldoen aan de geluidsnormen.

2.2.3 Samenvattende conclusies de heer P. van Nieuwenhuyzen

Voor de berekening van het verkeersaantal in 2020 heeft RWS gekozen voor een basisjaar van waaruit men is gaan rekenen en een fictieve A4 heeft ingevoegd. Daarna, stelt RWS, zal het verkeer gaan verdubbelen. Voor de verdere berekeningen verdubbelt men daarom de getallen vanuit het referentie jaar.

2023A25:H60A25:H59							
Zeelandweg-Oost (aansluiting A4-richting Zeeland)							
Omschrijving	**mvt/u**			**mvt/periode van de dag**			**Totaal/dag**
Periode van de dag	Dag	Avond	Nacht				Afgegeven
Lengte van de periode in uren				12	4	8	21520
Voertuigtype							
Gecorrigeerde tabel							
LV	969	650	122	11628	2600	976	15204
MV	59	10	6	708	40	48	796
ZV	27	8	6	324	32	48	404
							16404

2023							
A4 (Steenbergen - Halsteren)							
Omschrijving	**mvt/u**			**mvt/periode van de dag**			**Totaal/dag**
Periode van de dag	Dag	Avond	Nacht				Afgegeven
Lengte van de periode in uren				12	4	8	30920
Voertuigtype							
Gecorrigeerde tabel							
LV	1207	661	197	14484	2644	1576	18704
MV	115	23	27	1380	92	216	1688
ZV	417	156	112	5004	624	896	6524
							26916

2023							
A4 (Halsteren - Steenbergen)							
Omschrijving	**mvt/u**			**mvt/periode van de dag**			**Totaal/dag**
Periode van de dag	Dag	Avond	Nacht				Afgegeven
Lengte van de periode in uren				12	4	8	29084
Voertuigtype							
Gecorrigeerde tabel							
LV	1158	549	213	13896	2196	1704	17796
MV	130	27	20	1560	108	160	1828
ZV	435	148	84	5220	592	672	6484

2023							
A4 (Dinteloord - Steenbergen)							
Omschrijving	**mvt/u**			**mvt/periode van de dag**			**Totaal/dag**
Periode van de dag	Dag	Avond	Nacht				Afgegeven
Lengte van de periode in uren				12	4	8	27820
Voertuigtype							
Gecorrigeerde tabel							
LV	1071	587	175	12852	2348	1400	16600
MV	109	22	25	1308	88	200	1596
ZV	396	148	80	4752	592	640	5984
							24180

2023							
A4 (Steenbergen - Dinteloord)							
Omschrijving	**mvt/u**			**mvt/periode van de dag**			**Totaal/dag**
Periode van de dag	Dag	Avond	Nacht				Afgegeven
Lengte van de periode in uren				12	4	8	25556
Voertuigtype							
Gecorrigeerde tabel							
LV	995	472	183	11940	1888	1464	15292
MV	124	26	19	1488	104	152	1744
ZV	414	141	80	4968	564	640	6172
							23208

Wanneer de heer Van Nieuwenhuyzen er op wijst dat dit niet juist is, zegt RWS vervolgens dat de gegevens per ongeluk gedraaid en verkeerd zijn ingeven in het akoestisch model. De vraag is vervolgens hoe de cijfers van een akoestisch model dan weer in een verkeersmodel terecht komen, en in een Tracébesluit waar deze cijfers diverse keren zijn opgetekend.

Verder stelt de heer Van Nieuwenhuyzen dat dezelfde cijfers ook gebruikt zijn in het akoestisch rapport van 2009, omdat er op de oostgevel nagenoeg geen verschil zit in de geluidscijfers van 2009 en 2011.

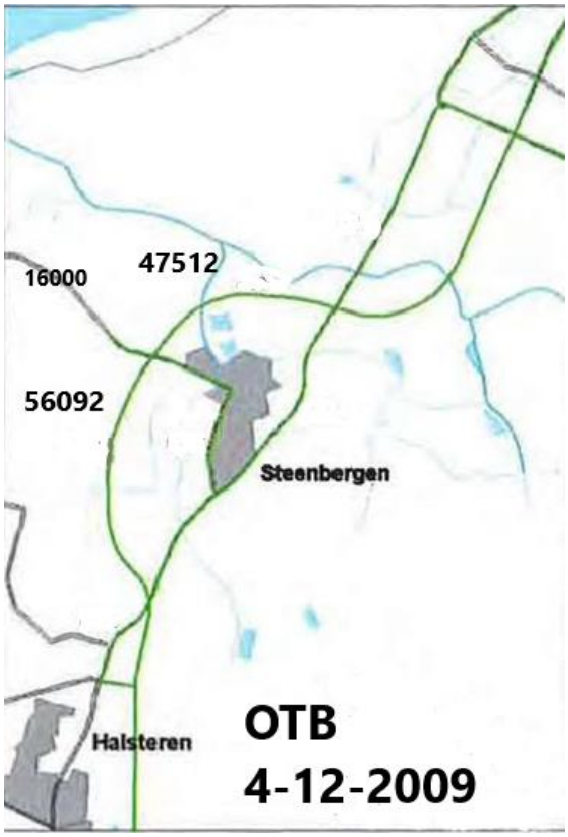
Toekomst zonder maatregelen in db			OTB 2009	TB 2011	
Stoofdijk 10	Oost 1,5m		57,94 db	57,85 db	
Stoofdijk 10	Oost 4,5m		61,05 db	60,96 db	
Stoofdijk 10	Zuid 1,5m		48,63 db	49,16 db	
Stoofdijk 10	Zuid 4,5m		50,67 db	51,45 db	

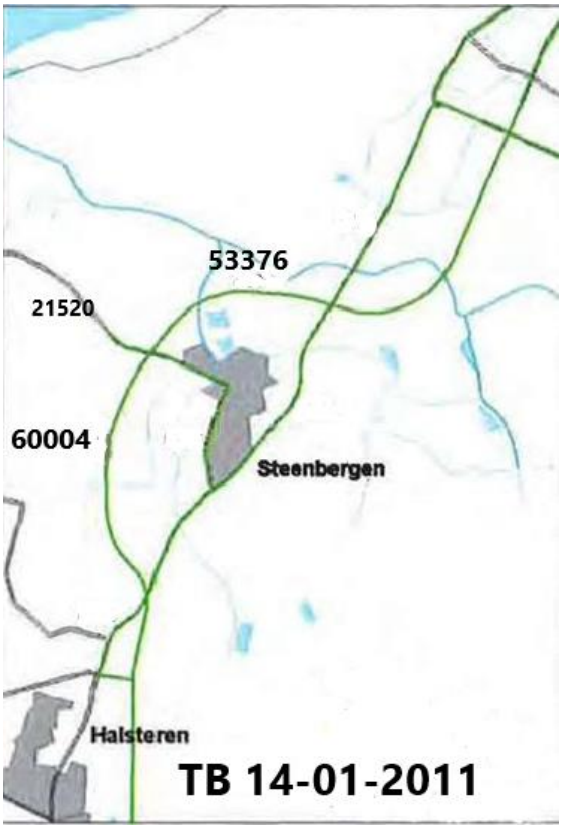
Op de zuidkant van de woning is het geluidniveau iets gestegen in 2011, wat eigenlijk niet te verklaren is als de cijfers verdraaid zouden zijn. Als het verhaal van RWS klopt, dan zouden de cijfers op de zuidgevel in 2011 lager moeten zijn in plaats van hoger, omdat de verkeerscijfers volgens het verhaal van RWS in het OTB hoger waren dan in het TB van 2011.

De heer Van Nieuwenhuyzen heeft *de* Verkeersdeskundige exelsheets geleverd van het NRM 3.3.2., vanwaaruit RWS zou hebben gerekend (de sheets zijn van een derde partij verkregen). Aangeleverd zijn ook de exelsheets die RWS aan Cauberg en Huijgens beschikbaar heeft gesteld (zie 2.3.4). In de gegevens aan Cauberg & Huijgens is een sheet bijgevoegd met de vermelding dat het cijfers voor het TB zijn; verder is er niets aanwezig, ook geen referentieberekeningen.

In de gegevens van de heer Van Nieuwenhuyzen zelf zitten wederom deze cijfers voor het TB, maar ook de berekeningen van het OTB: referentie en Projectiejaar. Deze berekeningen sluiten aan bij de verkeersgegevens uit het OTB akoestisch onderzoek. Wel duidelijk is dat de verkeerscijfers in het TB volgens RWS lager waren dan in het OTB, zonder dat dit onderbouwd is. In de cijfers waarmee men gerekend heeft wijkt men dus ook af van de verkeerscijfers die in het OTB staan, en heeft men de cijfers voor de A4 ten zuiden van Steenbergen flink omlaag gebracht zonder onderbouwde reden. Het referentiemodel is immers niet veranderd, dus er moet een achterliggende reden zijn waarom deze cijfers lager zijn; enige uitleg of verklaring daarvan is nergens te vinden.
De heer Van Nieuwenhuyzen stelt dat de cijfers die gebruikt zijn voor de berekeningen in het TB niet correct zijn en geweld doen aan de waarheid.

Als we naar het OTB kijken, dan valt op dat het stuk ten noorden van Steenbergen beduidend lagere verkeersaantallen heeft dan ten zuiden van Steenbergen. Ten zuiden van Steenbergen heeft men 56.092 bewegingen per etmaal op een weekdag genomen voor de noordelijke en de zuidelijke richting. Ten noorden van Steenbergen heeft men 47.512 bewegingen per etmaal op een weekdag genomen voor de noordelijke en de zuidelijke richting. Dat roept grote vragen op!





Als een etmaalintensiteit zo hoog is, dan kan er geen terugval zijn naar het volgende weggedeelte Steenbergen - Dinteloord en Dinteloord - Steenbergen van 56.092 naar 47.512. Als men dan de intensiteit van de 64.600 terug gaat rekenen naar een weekdaggetal, rekenend met een percentage van 6% om in mindering te brengen [1], dan resulteert dat in een getal van 64.600*0,94= 60.724 voor de berekening van geluid en fijnstof. Voor het volgende gedeelte is het 47.512, dat zou betekenen dat er 13.212 voertuigen afgevoerd worden op de N268 Dinteloord richting Stampersgat of Dinteloord richting Steenbergen op de N259. Het is al bevreemdend dat er in het OTB een verschil is van 56.092- 47.512= 8.580 voertuigen.

Er is diverse malen in elke rapportage gesproken over de verkeerscijfers die voort zouden komen uit het NRM 3.3.2., maar we zien in de loop der tijd de verkeerscijfers steeds verder zakken naarmate we naar het TB toewerken, dus afwijkend van het NRM.
In de rapportage van Cauberg en Huijgens van 2015 inzake de mediation, die toen voor de heer Van Nieuwenhuyzen is gedaan, blijft de onderzoeker erbij dat de verkeerscijfers in het Tracébesluit kloppen.
Het feit dat in het onderzoek van de Gemeente Moerdijk (zie ook 2.3.2) door de regionale milieudienst de cijfers uit het akoestisch onderzoek van het TB overgenomen zijn bevestigt dat.

[1] zeker geen te laag getal, normaal is dit rond de 5%

Wel heeft men aanpassingen gedaan in de precieze toedeling van zwaar middel en licht verkeer en in welke periode.

Akoestisch onderzoek 'Gevolgen doortrekking A4 bij Heijningen' **Bijlage 1**

De verkeersgegevens zijn weekdaggemiddelden

			LV	MZV	ZV	weg-	etmaal	dag (mvt/uur)				avond (mvt/uur)				nacht (mvt/uur)			
Weg	ID	van - naar	km/uur	km/uur	km/uur	dek	(mvt)	totaal	LV	MV	ZV	totaal	LV	MV	ZV	totaal	LV	MV	ZV
A4	2a	aansluiting Steenbergen - Dinteloord	115	100	90	ZOAB	25556	1650,0	995,0	472,0	183,0	169,0	124,0	26,0	19,0	635,0	414,0	141,0	80,0
A4	1a	Dinteloord - aansluiting Steenbergen	115	100	90	ZOAB	27820	1833,0	1071,0	587,0	175,0	156,0	109,0	22,0	25,0	650,0	396,0	148,0	106,0

Voor het jaar 2023 zijn de etmaalintensiteiten voor het traject Dinteloord - knooppunt Sabina gelijk gesteld aan de etmaalintensiteiten uit het akoeswtisch rapport Oranjewoud: 25.556
De overige westelijke wegvakken zijn verhoogd met factor: 25556/22598 = 1,1309
Voor het jaar 2023 zijn de etmaalintensiteiten voor het traject knooppunt Sabina - Dinteloord gelijk gesteld aan de etmaalintensiteiten uit het akoeswtisch rapport Oranjewoud: 27.820
De overige westelijke wegvakken zijn verhoogd met factor: 27820/15697 = 1,7723

Wegverkeersgegevens Model 2023

			LV	MZV	ZV	weg-	etmaal	dag (mvt/uur)				avond (mvt/uur)				nacht (mvt/uur)			
Weg	ID	van - naar	km/uur	km/uur	km/uur	dek	(mvt)	totaal	LV	MV	ZV	totaal	LV	MV	ZV	totaal	LV	MV	ZV
A4	2a	Dinteloord - knooppunt Sabina	121	100	90	ZOAB/2lZOAB	25556	1653,5	1350,6	113,9	189,0	771,8	687,9	27,4	56,5	329,7	259,8	24,5	45,4
A4	5	oostelijke afrit naar A59	121	100	90	2lZOAB/ZOAB	2713	169,8	146,5	13,3	10,1	66,8	61,9	2,8	2,0	51,0	43,4	4,5	3,1
A4	2b	tussen af- en oprit knooppunt Sabina	121	100	90	2lZOAB/ZOAB	15717	982,3	790,8	54,6	136,9	433,8	367,1	17,8	48,9	273,5	226,1	15,6	31,8
A4	8	oostelijke oprit vanaf A59	121	100	90	ZOAB	9498	627,9	535,2	44,2	48,5	215,6	200,7	9,0	5,9	137,7	115,2	11,2	11,3
A4	2c	knoopunt Sabina - afslag Willemstad	121	100	90	ZOAB/2lZOAB	25217	1611,2	1326,6	98,5	186,1	650,5	568,6	26,5	55,4	411,0	340,8	26,7	43,5
A4	11	oostelijke afrit naar Willemstad	80-50	80-50	80-50	DAB	1581	109,9	103,7	3,1	3,1	36,7	34,4	1,1	1,1	14,4	11,7	1,1	1,6
A4	2d	tussen af- en oprit afslag Willemstad	121	100	90	2lZOAB/ZOAB	23634	1503,1	1223,7	97,0	182,5	619,2	538,9	26,6	53,8	390,0	320,4	26,9	42,7
A4	12	oostelijke oprit vanaf Willemstad	50-80	50-80	50-80	DAB	1694	109,8	103,8	2,9	3,1	47,4	43,5	1,1	2,8	23,4	22,0	0,7	0,7
A4	2f	oprit Willemstad - Hellegatsplein	121	100	90	ZOAB	25331	1613,6	1327,3	100,5	185,7	668,8	584,9	27,5	56,4	410,4	340,7	28,1	41,6
A4	1f	Hellegatsplein - afslag Willemstad	121	100	90	ZOAB	40051	2591,3	2116,6	178,5	296,2	1209,5	1078,1	42,9	88,5	516,7	407,2	38,3	71,1
A4	10	westelijke afslag naar Willemstad	80-50	80-50	80-50	DAB	2831	189,4	158,9	18,9	11,5	80,9	74,3	4,4	2,2	29,2	23,0	3,5	2,7
A4	1e	tussen af- en oprit afslag Willemstad	121	100	90	ZOAB	37036	2388,8	1943,8	160,3	284,8	1125,9	998,3	39,9	87,7	481,5	377,7	35,5	68,3
A4	9	westelijk oprit vanaf Willemstad	50-80	50-80	50-80	DAB	2478	170,2	156,9	6,5	6,8	72,6	69,1	1,8	1,8	17,8	14,3	1,8	1,8
A4	1c	afslag Willemstad - knooppunt Sabina	121	100	90	ZOAB/2lZOAB	39340	2549,2	2088,6	164,7	296,0	1192,0	1063,7	39,8	88,5	495,7	393,8	33,0	68,9
A4	6	westelijke afslag naar A59	121	100	90	ZOAB/DAB	15593	1054,1	890,2	80,1	83,8	421,0	390,4	16,8	13,7	157,5	133,9	9,5	14,1
A4	1b	tussen af- en oprit knooppunt Sabina	121	100	90	ZOAB	23925	1507,4	1206,1	88,2	213,1	779,9	682,0	23,0	74,9	339,7	262,1	23,8	53,9
A4	7	westelijke oprit vanaf A59	60	60	60	DAB/ZOAB	3896	258,3	227,5	17,3	13,4	123,9	114,1	5,8	4,0	37,8	30,4	4,0	3,3
A4	1a	knooppunt Sabina - Dinteloord	121	100	90	ZOAB/2lZOAB	27820	1766,6	1432,5	106,2	227,9	906,8	799,3	28,8	78,8	372,8	288,8	27,6	56,3

In de 2 bovenste balkjes staan de cijfers zoals ze uit het TB komen, in de onderste is de verdeling aangepast maar staan de cijfers nog steeds als correct. We praten dan over ID 1a en 2a. Als er echter aan de noordzijde van Steenbergen hogere cijfers zijn, dan moet het zuiden ook correct zijn of anders aangepast worden. De cijfers zoals in het TB zitten heel dicht bij de waarheid, daar kunnen we nu vanuit gaan na alle cijfers in ogenschouw genomen te hebben. Verder heeft de gehele gang van zaken ook tot de nodige consequenties geleid inzake de totale verkeerafwikkeling.

In het OTB staan cijfers voor de Zeelandweg Oost (Fransweg aansluiting A4): 14.996. In het TB staan cijfers voor de Zeelandweg Oost (Fransweg aansluiting A4): 15.576. In het Stad Haven onderzoek van Kragten uit 2012 staan voor dit stuk 10.000 bewegingen. Er zijn inmiddels veel klachten uit deze straat over de overlast van verkeer door een sterke toename van het verkeer. Dat men ineens lagere cijfers opvoert terwijl de grootste ontsluiting van de stad niet meer via de N259 plaatsvond maar via de A4 klopt niet, de klachten van de bewoners spreken voor zich. Hetzelfde geldt voor de Heense Molen waar de hoeveelheid verkeer ook exorbitant is gegroeid. De toename van het verkeer is eenmaal enorm groot, alleen dat komt niet tot uiting in de cijfers in het Tracébesluit. Verder is de toename van het verkeer meer dan verdubbeld zelfs verdrievoudigd.
Hier hadden inzake het uitstralingsonderzoek berekeningen gemaakt moeten worden voor geluidswerende maatregelen aan de bron. Dit zijn allemaal zaken die men toen wist of had kunnen weten, en er is geen correcte weergave van de cijfers en de feiten gegeven aan de bewoners.

2.3 Externe beoordelingen

2.3.1 Wematec Milieu Adviseurs B.V.

Zijn analyses van de geluidsbelastingen en de door RWS uitgevoerde berekeningen daarvoor heeft hij door Wematec Milieu Adviseurs B.V. laten toetsen. Wematec komt tot de conclusie:

> "*Uit een beoordeling van de rapporten voor het OTB, TB en WTB en het akoestisch rekenmodel voor het TB en WTB voor de Rijksweg A4 ter hoogte van Steenbergen is gebleken dat de in het rekenmodel gehanteerde verkeersgegevens niet overeenkomen met de gegevens zoals opgenomen in de rapporten. Ook is het onduidelijk waarom tussen de rapporten verschillen zitten in de gehanteerde verkeersgegevens terwijl er wel wordt verwezen naar dezelfde basisuitgangsgegevens (NRM). Tevens is in de modellering de Stoofdijk, en hiermee tevens de woning aan Stoofdijk 10 en bijbehorende toetspunten, niet op een juiste hoogte in de rekenmodellen opgenomen.*
>
> *Als gevolg van de onjuist gehanteerde uitgangspunten is de geluidbelasting op de gevel van de woning aan de Stoofdijk 10 op een onjuiste wijze berekend. In de verschillende rapporten is uitgegaan van uiteenlopende verkeersgegevens en kan derhalve worden betwist of de gehanteerde gegevens juist zijn.*
>
> *Hieruit kan worden geconcludeerd dat de bedenkingen van de heer Van Nieuwenhuyzen ten aanzien van de uitgevoerde akoestische onderzoeken terecht zijn.*"

2.3.2 Omgevingsdienst Midden- en West-Brabant

Uit een rapport van de Regionale Milieudienst van de Gemeente Moerdijk van 17 November 2017 komt ook naar voren dat de verkeerscijfers niet kloppen. Het rapport stelt o.a. het volgende:

> *"Voor het weggedeelte van Dinteloord naar Heijningen (in de exel sheets A 29 Dinteloord Zevenhuizen genoemd) komt de regionale milieu-inspectie op een getal van 64.600 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm) waarvan men verder stelt dat het "eerder een onderschatting is".*

Situatie	etmaalintensiteiten
2023	64.600
*GPP	46.900

* intensiteiten van 2008 opgehoogd met 41,25% (=1,5 dB)

> *De verkeersintensiteiten van INWEVA zijn afgeleid van permanente tellussen in de diverse wegtracé's van de rijkswegen. Uit de verkeersgegevens van INWEVA blijkt dat het tracé knooppunt Hellegatsplein - knooppunt Sabina drukker bereden wordt dan het tracé langs Steenbergen. Daarnaast blijkt uit de gehanteerde samenstelling van het verkeer, zoals deze in het onderzoek van het Tracébesluit is gebruikt, dat de*

uurintensiteit voor de avondperiode veel lager is dan de verkeersgegevens van INWEVA. Verder blijkt dat voor de verkeersverdeling van het jaar 2023 is uitgegaan van een erg hoog percentage middel en zwaar vrachtverkeer. Hierdoor wordt een circa 1,3 dB te hoge geluidbelasting berekend. In dit onderzoek is voor het jaar 2023 uitgegaan van een realistisch samenstelling van het verkeer zoals deze voor het jaar 2016 in het INWEVA is weergegeven. Daarnaast zijn percentueel de intensiteiten per beschouwd wegvak opgehoogd waarbij voor het traject tussen knooppunt Sabina - Dinteloord is uitgegaan van de verkeersintensiteiten zoals in het akoestisch onderzoek van het Tracébesluit zijn gebruikt voor de aansluiting Steenbergen – Dinteloord.

(3.5 Snelheden van de voertuigen)
Voor de maximumsnelheden wordt uitgegaan van de door Rijkswaterstaat gehanteerde wettelijk toegestane snelheden met dien verstande dat bij op- en afritten een oplopende respectievelijk aflopende snelheid is aangehouden conform het geluidregister:

- *bij een toegestane maximumsnelheid van 120 km/uur voor lichte motorvoertuigen wordt een snelheid van 115 km/uur gehanteerd, 100 km/uur voor middel zwaar verkeer en 90 km/h voor zwaar verkeer;*
- *bij een toegestane maximumsnelheid van 130 km/uur voor lichte motorvoertuigen wordt een snelheid van 120 km/uur gehanteerd, 100 km/uur voor middel zwaar verkeer en 90 km/h voor zwaar verkeer.*

Vanaf 23 december 2016 is de maximumsnelheid van de A4 en A59 op het grondgebied van de gemeente Moerdijk verhoogd naar 130 km/uur. Voor de situatie 2023 is derhalve uitgegaan van de snelheden zoals deze worden gehanteerd bij 130 km/uur rijkswegen. Voor de situatie GPP zijn de maximumsnelheden uit het geluidregister aangehouden.

Bij het vaststellen van de geluidproductieplafonds is de heersende geluidproducties, peildatum 2008, vastgelegd. Uit het geluidregister blijkt dat in het jaar 2008 de etmaalintensiteit 33.200 mvt was. Dit aantal is hoger dan de verkeersgegevens uit INWEVA voor het jaar 2013 (29.700 motorvoertuigen). Momenteel is de etmaalintensiteit al 56.000 mvt. De gehanteerde prognose voor het jaar 2023 is dan ook eerder een onderschatting.

2.3.3 Agro & Foodcluster West-Brabant

Verder is onlangs gebleken dat er andere verkeersgetallen zijn gebruikt inzake het AFC te Dinteloord. Uit het Besluit-MER Agro & Food Cluster West-Brabant d.d. 27 oktober 2009 blijkt het volgende (blz 18 tabel met weekdag cijfers waarmee men in akoestische modellen dient te rekenen).

Verkeersintensiteiten

De verkeersintensiteiten tijdens de maatgevende campagne periode van de geselecteerde wegvakken zijn weergegeven in tabel 1 .10 Ten opzichte van de autonome situatie zijn de verkeersintensiteiten op nagenoeg alle wegvakken sterk gestegen. De hoogste verkeersintensiteiten komen voor bij alternatief 4, deze liggen een fractie hoger dan de overige alternatieven. Dit is het alternatief met het grootste totale oppervlak ontwikkelingen van het AFC. Gesteld kan worden dat de alternatieven niet onderscheidend zijn ten opzichte van elkaar.

Tabel 1 .10: Verkeersintensiteiten van de alternatieven in 2020 tijdens de bietencampagne (weekdagen, jaargemiddeld, xl .OOO mvt/etmaal)

gvaknr.	Wegvak beschrijving	autonoom 2020	alternatief	alternatief 2	alternatief 3	alternatief 4	alternatief 5
gvak 1	N268: A29 - Tweede Kruisweg	5.2	17.1	17.1	17.1	17.5	17.0
gvak 2	N268: Tweede Kruisweg -	5.2	16.5	16.5	16.5	16.9	16.3
gvak 3	Kanaalweg	6.1	17.4	17.4	17.4	17.8	17.2
gvak 4	N268: Kanaalweg - Rijpersweg	10.2	20.4	20.4	20.4	20.7	20.3
gvak 5	N268: Rijpersweg - N641	16.7	18.8	18.8	18.8	18.9	18.8
gvak 6	N268: N641 -A17	8.1	15.8	15.8	15.9	16.1	15.8
gvak 7	N641: N268 A17	8.0	9.1	9.1	9.1	9.1	9.0
gvak 8a	Appelaarsedijk (Fijnaart-	27.3	29.3	29.3	29.3	29.3	29.3
gvak 8b	Stampersgat)	26.2	28.2	28.2	28.2	28.3	28.2
gvak 9a	A29/A4 Sabina - Dinteloord z	24.4	28.4	28.4	28.4	28.5	28.3
gvak 9b	A29/A4 Sabina - Dinteloord n	23.0	27.0	27 .o	27.0	27.2	27.0
	A4 Dinteloord - Steenbergen z A4 Dinteloord - Steenbergen n						

Op basis van de weergegeven cijfers (uit de voorgaande paragrafen) is de verhouding tussen de verkeersintensiteit en de wegcapaciteit berekend. Dit is de I/C-verhouding.

Tabel 3.2: Verkeersintensiteiten van het VKA in 2020 binnen en buiten de bietencampagne (werkdagen, mvt/etmaal)

wegvaknr.	Wegvak beschrijving	2020 autonoom tijdens campagne	VKA buiten campagne	VKA tijdens campagne
wegvak 1	N268: A29 - Tweede Kruisweg	6.632	15.465	16.907
wegvak 2	N268: Tweede Kruisweg - Kanaal-	6.632	16.220	17.662
wegvak 3	weg	7.168	17.110	18.198
wegvak 4	N268: Kanaalweg - Rijpersweg	11.268	18.874	19.962
wegvak 5	N268: Rijpersweg - N641	16.856	19.384	19.536
wegvak 6	N268: N641 -A17	9.062	13.361	14.297
wegvak 7	N641: N268 -A17	8.000	10.336	10.336
wegvak 8a	Appelaarsedijk (Fijnaart-Stampers-	28.705	29.431	29.696
wegvak 8b	gat)	28.705	29.431	29.696
wegvak 9a	A29/A4 Sabina - Dinteloord z	25.532	29.127	29.507
wegvak 9b	A29/A4 Sabina - Dinteloord n	25.532	29.127	29.507
	A4 Dinteloord - Steenbergen z A4 Dinteloord - Steenbergen n			

Aangezien de periode waarin de bietencampagne plaatsheeft maatgevend is voor de afwikkeling van verkeer binnen het studiegebied is bij de effectbeschrijving van het onderdeel verkeer altijd gebruikt gemaakt van verkeersgegevens tijdens de bietencampagne.

Verkeersintensiteiten
De verkeersintensiteiten van het VKA op de relevante wegvakken tijdens de maatgevende campagneperiode zijn opgenomen in tabel 3.3 Ten opzichte van de autonome situatie zijn de verkeersintensiteiten op nagenoeg alle wegvakken sterk gestegen.

Er is dus genoeg duidelijkheid over de cijfers die bij het AFC Dinteloord zijn gebruikt en deze zijn volgens de MER op blz 15 van het Besluit-MER Agro & Food Cluster West-Brabant, MER Fase 1 deelrapport milieueffecten:

Als basis (huidige en autonome situatie) van de verkeersstudie zijn de modelresultaten gehanteerd van de provincie Noord-Brabant (provinciale wegen), gemeente Steenbergen en gemeente Halderberge. Daarnaast is gebruik gemaakt van gegevens van Rijkswaterstaat voor de te verlengen Rijksweg A4. Vervolgens is per onderdeel van het AFC (glastuinbouw, bedrijventerrein, intensivering Suiker Unie) een inschatting gemaakt van de hoeveelheid gegenereerd verkeer.

In de “Toelichting inpassingsplan Agro & Food cluster West Brabant staat in bijlage 4, “Akoestisch onderzoek” op blz 3 en 4 van Peutz:

Resultaten
- het akoestisch ruimtebeslag is op basis van energetisch gecumuleerde geluidbelastingen van industrie- en verkeerslawaai (beiden Lden), geteld in een GIS-omgeving
- het aantal woningen per geluidbelastingklassen is geteld op basis van energetisch gecumuleerde geluidbelastingen van industrie- en wegverkeerslawaai, met behulp van digitale geoïnformatie in een GIS-omgeving (wederom in Lden)

Wegverkeer

Wegen
In het Geonoise V5.43 model zijn wegen gemodelleerd waar naar verwachting een verkeerstoename van meer dan 20% en een verkeersafname van meer dan 20% zal optreden. Daarnaast zijn er om een duidelijk beeld te geven van de gecumuleerde geluidbelasting een aantal andere wegen gemodelleerd. De onderstaande verkeersgegevens zijn gebruikt.

	Plansituatie 2020 VKA						
		uurintensiteiten			verdeling		
Wegvak Geonoise	totaal	dag	avond	nacht	licht	middel zwaar	zwaar
Westelijke ontsluitingsweg	3882	6,7	2,8	1,06	85,1	10,7	4,2
Oostelijke ontsluitingsweg	13967	6,7	2,8	1,06	81,9	6,5	11,6
Noordzeedijk	0	6,3	3,8	1,3	85	12	3
Noordzeedijk	2235	6,3	3,8	1,3	85	12	3
N641	12878	6,5	3,6	0,9	77,6	10,6	11,7
N268 (van Kreekweg tot Rijpersweg)	16314	6,5	3,4	1,1	81,5	7,6	10,9
N268 (van Kanaalweg oost tot Kreekweg)	15947	6,4	3,4	1,3	79,4	7,4	13,2
N268 (van A 29 tot kanaalweg west)	15161	6,4	3,4	1,3	75	9,5	15,5
N268 (kanaalweg midden)	12601	6,4	3,4	1,3	80,5	6,9	12,7
N268 (van Rijpersweg tot N641)	17817	6,3	3,4	1,3	80,1	7,7	12,2
N268	17817	6,5	3,5	1	90,3	6,6	3,1
Kreekweg	5035	6,3	3,8	1,3	59,2	4,2	36,6
A4 - Steenbergen-Dinteloord	26000	6,4	2,8	1,5	69	12	19
A4 - Dinteloord-Steenbergen	26000	6,4	2,8	1,5	69	12	19
A29 (Oprit naar Steenbergen)	1188	6,5	2,8	1,4	95,68	2,05	2,27
A29 (oprit naar Sabina)	4278	6,5	2,8	1,4	91	4,23	4,78
A29 (afrit vanuit Steenbergen)	1400	6,5	2,8	1,4	96,3	1,5	2,2
A29 (Afrit van Sabina)	3843	6,5	2,8	1,4	91,52	3,44	5,04
A29	26250	6,4	2,8	1,5	69,5	11,8	18,7

Hier spreekt men voor het weggedeelte A29 Dinteloord - Zevenhuizen over 26.250 voertuigen per rijbaan en voor het gedeelte van Dinteloord naar Steenbergen en Steenbergen naar Dinteloord over 26.000 voertuigen per rijbaan. Dit maakt dat er 3 jaar groei bij gerekend moet worden en daar pakt RWS 2% per jaar voor.

Voor de A59 vanaf de N268 naar het Noorden maakt dat een getal van 55.713 voor 2023; voor de A4 Steenbergen Dinteloord en terug maakt dat een getal van 55.183 voor 2023.

Opmerkelijk is dat de verkeersgegevens aangeleverd zijn door Oranjewoud (mevrouw Susanne Krutzen, april 2009). Op blz 4 van deze memo stelt men: “De toekomstige weg A4 is gemodelleerd aan de hand van een eerder uitgevoerd akoestisch onderzoek in opdracht van Rijkswaterstaat.”

Verderop staat:
“*Verkeersgegevens. De oorspronkelijke verkeersgegevens zijn afkomstig van Rijkswaterstaat, de Provincie Noord-Brabant, de Gemeente Steenbergen en de Gemeente Halderberge. De uitgangspunten die ten grondslag liggen aan de inschatting van verkeersattractie en productie zijn opgenomen in hoofdstuk 1 van deelrapport milieueffecten MER fase 1 en bijbehorende bijlagen.”*

Opmerkelijk is ook dat RWS, de Provincie Noord-Brabant en Gemeente Steenbergen benoemd worden als leverancier van de gegevens. Oranjewoud had immers het gehele Tracébesluit voor de A4 Steenbergen gemaakt.

2.3.4 Rapport Cauberg & Huijgens

In 2015 is ook een mediation georganiseerd door de Gemeente Steenbergen. Het rapport voor deze mediation is gemaakt door Cauberg & Huijgens. Ook deze rapportage vertoonde onvolkomenheden volgens de heer Van Nieuwenhuyzen. In het rapport van Cauberg & Huijgens worden de verkeerscijfers wederom getoetst en gesteld dat deze cijfers kloppen.

Ook nu refereert men aan het TB en het NRM 3.3.2. en stelt dat er geen grote verschillen zijn inzake de gebruikte geluidscijfers.

2.4 Beoordeling besluit

Het OTB en TB vertonen verschillende verkeerscijfers zonder dat daar een onderbouwing aan ten grondslag ligt. Verder blijken de in het akoestische model gebruikte cijfers lager te zijn dan in het OTB en het TB.
Het besluit is dan ook niet deugdelijk onderbouwd; men heeft later dus alsnog verkeerscijfers gebruikt die in het Tracébesluit staan.
Verder waren er al hogere cijfers gebruikt in het akoestisch onderzoek van het AFC en daar worden verkeerscijfers opgevoerd die ook al in lijn liggen met die van het TB voor het tracé Steenbergen Dinteloord en terug. Deze cijfers zijn van vóór het OTB en waren hoger dan de cijfers in het OTB.

De bron van deze cijfers was volgens Oranjewoud een eerder akoestisch onderzoek voor de A4 dat door RWS gemaakt was, en het NRM 3.3.2., waar ook in diverse rapportages aan gerefereerd wordt als bron.

3 Conclusies

de Verkeersdeskundige heeft de situatie beoordeeld en komt aan de hand van een analyse tot de volgende bevindingen:

1. Er is sprake van een stelselmatig omlaag gaan van verkeerscijfers vanaf een eerder akoestisch onderzoek voordat het OTB gemaakt is. Hierdoor zijn niet de correcte verkeerscijfers gebruikt om aan een geluidsbelasting te komen.

2. Ook de berekeningen voor uitstoot van stikstof en andere zaken zijn niet correct. De uitstoot is te laag vastgesteld, omdat men in de cijfers in de exel voor het TB precies dezelfde cijfers gebruikt als voor milieu en akoestiek.

3. In het rapport van de Gemeente Moerdijk worden de cijfers uit het Tracébesluit genomen, alleen past men de verdeling over de voertuigencategorieën aan, alsook de verdeling over de dagdelen. Dit diende in het Tracébesluit ook te moeten gebeuren.

4. Aan de hand van de passage op blz 148 van de Trajectnota had men ook kunnen opmaken dat de N257 erg druk zou worden na aanleg van een westelijk tracé. De verkeersaantallen op de N257 zijn in de praktijk inderdaad sterk gestegen, ook bij Heense Molen. De N257 en de Burgemeester van Loonstraat zijn in het Tracébesluit dan ook aan de lage kant gewaardeerd, in overweging nemende dat de cijfers in de Trajectnota voor 2015 werden genomen.

CONCLUSIE

De technische berekeningen en de uitgangsgegevens die in het rekenmodel zijn gebracht rammelen aan alle kanten. Het lijkt er sterk op dat men verkeerscijfers en gegevens heeft aangepast om aan gewenste uitkomsten voor geluid en uitstoot te komen.
Rijkswaterstaat kan ‘bewust onzorgvuldig en misleidend’ handelen worden verweten.

Door opdrachtgever beschikbaar gestelde informatie

1. Beoordeling situatie Stoofdijk 10 Steenbergen. Wematech Milieu Adviseurs B.V.; in opdracht van de heer P. van Nieuwenhuyzen; memo FG60190386.M001-0; 16 september 2019.
2. Akoestisch onderzoek; gevolgen doortrekking A4 bij Helwijk e.o. Omgevingsdienst Midden- en West-Brabant; Team Metingen en Onderzoek; in opdracht van Gemeente Moerdijk. Definitief rapport; zaaknummer 17030551; 17 november 2017.
3. A4 Steenbergen; akoestisch onderzoek voor wijziging van het Tracébesluit A4 Dinteloord - Bergen op Zoom, gedeelte Steenbergen. Oranjewoud in opdracht van Rijkswaterstaat Dienst Noord-Brabant; 7 oktober 2011, versie 00 definitief.
4. A4 Steenbergen; akoestisch onderzoek voor Tracébesluit. Oranjewoud in opdracht van Rijkswaterstaat Dienst Noord-Brabant; 14 januari 2011, versie 06 definitief.
5. Verkeerscijfers Planstudie A4 - Steenbergen; TB-fase. Rijkswaterstaat Dienst Noord-Brabant; 18 november 2010; versie 1 definitief.
6. A4 Steenbergen; akoestisch onderzoek voor Tracébesluit. Oranjewoud in opdracht van Rijkswaterstaat Dienst Noord-Brabant; 4 december 2009; versie 03 definitief.
7. Besluit-MER Agro & Food Cluster West-Brabant; Hoofdrapport documentnummer 1907-162353, versie 3.7; 27 oktober 2009.
8. Rapport Akoestisch onderzoek Agro & Food Cluster West-Brabant; onderdeel van de ruimtelijke onderbouwing voor het Provinciaal Inpassingsplan (ontwerp). Rapportnummer FK 1107-2A-RA d.d. 21 oktober 2009.
9. Rapport NRM Noord-Brabant v3.3.2. OTB A4 Steenbergen. AGV-Movares-4Cast in opdracht van Rijkswaterstaat Dienst Noord-Brabant; 12 februari 2009.
10. NRM Noord-Brabant v3.3.2 OTB A4 Steenbergen. AGV-Movares-4Cast in opdracht van Rijkswaterstaat Dienst Noord-Brabant; 22 augustus 2008, concept v2.

Bijlage Profiel Verkeersdeskundige (www.verkeersdeskundige.nl)

Door Verkeersdeskundige uitgevoerde, relevante projecten

Advocaten: Delissen Martens Advocaten Belastingadviseurs Mediation Den Haag
Digna de Bruin Advocatuur & Mediation, Baarn
DVLP advocaten B.V., Amsterdam
Labré Advocaten, Amsterdam
M2Advocaten, Amsterdam
Moree Gelderblom Advocaten, Rotterdam
Parmentier & Oass Advocaten, Haarlem
Schenkeveld Advocaten, Alkmaar

Projecten: Advies voor diverse bezwaar- en beroepsprocedures
Beoordelen documenten/stukken, plaatselijk verkennen van verkeerssituaties, maken analyses en opstellen adviezen

---

Rechtsbijstandsverzekeringsmaatschappijen:
Achmea Rechtsbijstandsverzekering, Tilburg/Apeldoorn
ARAG Rechtsbijstand, Leusden
DAS Rechtsbijstand Verzekeringsmaatschappij N.V., Amsterdam
NRS Rechtsbijstand, Rotterdam
SRK Rechtsbijstand, Zoetermeer
Univé Verzekeringen, Assen

Projecten: Advies voor diverse bezwaar- en beroepsprocedures
Beoordelen documenten/stukken, plaatselijk verkennen van verkeerssituaties, maken analyses en opstellen adviezen

---

Bedrijven
Allways Financial Trust B.V., Dordrecht
Dilek Chicken, Amsterdam
OGM Klerk bv, Lekkerkerk
Bouwhandhaving B.V., Amsterdam
DLVge, Bleiswijk

Organisaties:
Bewonersvereniging OSP, Hilversum
Stichting De Opbouw, Utrecht
VvE Parc La Vie, Helmond
DMHC Shinty, Driebergen
Stichting Laat de Lairesse, Amsterdam

Projecten: Advies voor diverse bezwaar- en beroepsprocedures en gemeentelijke vergunningsaanvragen
Beoordelen documenten/stukken, plaatselijk verkennen van verkeerssituaties, maken analyses en opstellen adviezen

---

Profiel Max van Kelegom (1949)

Civieltechnisch en verkeerskundig geschoold. Werkzaam geweest bij enkele adviesbureaus in technische en leidinggevende functies. Belangrijkste ervaring bij ANWB als belangenbehartiger namens ANWB-leden op het gebied van verkeer en vervoer.
Hij is bij veel richtlijnen wegontwerp betrokken (geweest). Zo is hij bij CROW, het landelijk kennisplatform verkeer en vervoer, jarenlang projectleider, adviseur, auteur en voorzitter van werkgroepen geweest bij het opstellen van diverse CROW-publicaties wegontwerp. In deze publicaties is Duurzaam Veilig steeds uitgangspunt en leidraad geweest voor de aanbevelingen en richtlijnen wegontwerp, zowel voor binnen als voor buiten de bebouwde kom. Voortschrijdend inzicht heeft er bij hem toe geleid dat hij tegenwoordig vraagtekens zet bij de wetenschappelijke betekenis van Duurzaam Veilig. Vooral het negeren van de betekenis van ‘zien in het verkeer’ is een grote omissie van Duurzaam Veilig.