

Nota van Antwoord

Beantwoording van zienswijzen op de voorgenomen verkeersbesluiten voortvloeiend uit de herinrichting ten behoeve van de hoofdontsluitingsroute Oude Dorp.

Nota van Antwoord

- Beantwoording van zienswijzen op het voorgenomen verkeersbesluit geslotenverklaring van de Amsterdamseweg, tussen de Stationsstraat en de Petrus Steenkampweg, voor voertuigen die hoger zijn dan 3.50 m. (besluit A)
- Beantwoording van zienswijzen op het voorgenomen verkeersbesluit instellen maximumsnelheid 30 km/uur Pr. Bernardlaan en Thamerlaan. (besluit B)
- Beantwoording van zienswijzen op het voorgenomen verkeersbesluit verkeersmaatregelen als gevolg van inrichting hoofdontsluitingsroute Thamerlaan / Prins Bernardlaan. (besluit C)

Inleiding

Op 23 februari 2012 heeft de gemeenteraad van Uithoorn, de Prins Bernhardlaan en de Thamerlaan aangewezen als hoofdontsluitingsroute voor het dorpscentrum. Hiertoe zal een herinrichting van beide lanen plaatsvinden waarbij tevens een aansluiting op de Amsterdamseweg wordt gerealiseerd.

Uit de herinrichting van de Thamerlaan en de Prins Bernardlaan, evenals de te realiseren aansluiting op de Amsterdamse weg, vloeien een aantal verkeersmaatregelen voort:

- het voorgenomen verkeersbesluit geslotenverklaring van de Amsterdamseweg, tussen de Stationsstraat en de Petrus Steenkampweg, voor voertuigen die hoger zijn dan 3.50 m. (besluit A)
- het voorgenomen verkeersbesluit instellen maximumsnelheid 30 km/uur Pr. Bernardlaan en Thamerlaan. (besluit B)
- het voorgenomen verkeersbesluit verkeersmaatregelen als gevolg van inrichting hoofdontsluitingsroute Thamerlaan / Prins Bernardlaan. (besluit C)

Deze voorgenomen verkeersbesluiten zijn in conceptvorm ter inzage gelegd van 14 februari 2013 tot en met 27 maart 2013. Tijdens deze periode konden belanghebbenden hun zienswijze bekendmaken aan het college van burgemeester en wethouders.

Omdat de drie voorgenomen verkeersbesluiten voortvloeien uit één en hetzelfde herinrichtingsontwerp, is ervoor gekozen de beantwoording van de zienswijzen in één nota van antwoord samen te brengen.

Op besluit A zijn 115 zienswijzen ontvangen, waarbij aangetekend wordt dat 112 van de 115 zienswijzen een gezamenlijke eensluidende zienswijze betreft afkomstig van 72 te onderscheiden adressen.

Op besluit B zijn 113 zienswijzen ontvangen, waarbij aangetekend wordt dat 112 van de 113 zienswijzen een gezamenlijke eensluidende zienswijze betreft afkomstig van 72 te onderscheiden adressen.

Op besluit C zijn 113 zienswijzen ontvangen, waarbij aangetekend wordt dat 112 van de 113 zienswijzen een gezamenlijke eensluidende zienswijze betreft afkomstig van 72 te onderscheiden adressen.

Er is 1 zienswijze ontvangen als zijnde een zienswijze op de voorgenomen verkeersbesluiten, welke inhoudelijk feitelijk een zienswijze op het ontwerp voor de herinrichting betreft.

112 personen, afkomstig van 72 te onderscheiden adressen, hebben tevens een zienswijze ingediend om een aanvullend verkeersbesluit te nemen voor een verbod op landbouwverkeer op de Prins Bernardlaan / Thamerlaan.

Op 26 maart 2013 is een informatiebijeenkomst gehouden in het kader van het ontwerp voor de herinrichting van de Hoofdontsluitingsroute Oude Dorp. Tijdens deze bijeenkomst hebben insprekers de kans gekregen om hun *inspraakreactie* op het *ontwerp* verder toe te lichten. In zoverre deze inspraakreactie ook gezien kon worden als een zienswijze op het voorgenomen verkeersbesluit, is toegezegd deze reacties ook als zienswijzen te behandelen. Deze inspraakreacties/zienswijzen zijn verwoord in de zienswijzen zoals weergegeven in deze nota.

Belanghebbendetoets

De verkeersbesluiten zijn voorbereid met toepassing van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. Op grond van deze afdeling hebben belanghebbenden de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen. Wie als belanghebbende kan worden aangemerkt, wordt bepaald door artikel 1:2 Awb, dat stelt dat een belanghebbende diegene is wiens belang rechtstreeks bij een besluit betrokken is. Uit vaste jurisprudentie blijkt tevens dat bij verkeersbesluiten belanghebbenden een bijzonder, individueel belang dienen te hebben, dat zich in voldoende mate onderscheidt van anderen.

Omwille van een transparante en informatieve aanpak, is ervoor gekozen om alle zienswijzen, voor zover tijdig ingediend, van een reactie van het college van burgemeester en wethouders te voorzien. Er zij op gewezen, dat insprekers rekening dienen te houden met het feit dat, in het geval men in beroep wil gaan bij de rechtbank, door de rechter ambtshalve wordt getoetst of men als belanghebbende kan worden aangemerkt en, zo dit niet het geval is, het beroep niet-ontvankelijk wordt verklaard en dus niet inhoudelijk wordt behandeld.

Van een dergelijk belang is volgens vaste jurisprudentie van de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State onder andere geen sprake indien personen op gemiddeld meer dan 1 km van het wegvak woonachtig zijn waarop de zienswijze betrekking heeft. Insprekers dienen rekening te houden met het feit dat, in het geval men in beroep wil gaan bij de rechtbank, door de rechter ambtshalve wordt getoetst of men als belanghebbende kan worden aangemerkt.

Leeswijzer

In deze nota van antwoord worden de zienswijzen van een reactie voorzien, gegroepeerd naar besluit. Omdat in veel zienswijzen dezelfde algemene opmerkingen worden gemaakt zijn aan het begin van elk besluit, waar mogelijk, de veelvoorkomende zienswijzen samengevat weergegeven.

Iedere schriftelijke zienswijze is voorzien van een registratienummer, vanwege de bescherming van de privacy van de indieners. Bij de zienswijzen zijn de registratienummers van de schriftelijke zienswijzen vermeld.

Zienswijzen met betrekking tot de geslotenverklaring van de Amsterdamseweg, tussen de Stationsstraat en de Petrus Steenkampweg, voor voertuigen die hoger zijn dan 3.50 m. (besluit A)

Hoogte van de hoogtebegrenzer

De voorgestelde hoogtebegrenzing op 3.50 meter volstaat niet om te voorkomen dat zwaar vrachtverkeer over de Thamerlaan rijdt, omdat:

- Veel voertuigen zwaarder dan 26 ton lager zijn dan 3.50 meter en dus geen belemmering van de hoogtebegrenzer ondervinden.

Hierdoor bestaat de vrees dat alsnog schade zal ontstaan aan de niet-onderheide woningen aan de Thamerlaan.

In de ingediende zienswijzen worden alternatieve inrichtingswijzen voorgesteld die wél het weren van te zwaar vrachtverkeer garanderen:

- Het verlagen van de doorrijhoogte naar 3.00 meter met een totaalverbod voor vrachtwagens. Nooddiensten zouden middels een ontheffing tegen het verkeer kunnen inrijden om de hoogtebegrenzer te omzeilen (zienswijze 13.002691 en 13.003248).
- Het verlagen van de doorrijhoogte naar 3.00 meter met een dusdanige inrichting van de weg d.m.v. een aparte, dieper gelegen rijbaan specifiek voor nooddiensten (zienswijze 13.003209 en 13.003247).

Antwoord

Op basis van het door de raad aangenomen amendement is er geen opdracht om te zoeken naar manieren om alle vrachtverkeer te weren uit het dorpscentrum, hetgeen met een hoogtebeperking van 3.00 meter wordt bereikt. Dan zou namelijk het bestemmingsverkeer ook geen gebruik meer kunnen maken van de route Amsterdamseweg-dorpscentrum, iets waar nadrukkelijk wel voor is gekozen. Hierdoor komen alternatieven waarbij alleen voor de brandweer een aparte, al dan niet verlaagde, rijbaan wordt aangelegd niet aan de orde.

Omdat het op een calamiteitenroute van Uithoorn ligt, wordt het viaduct wel op volle diepte c.q. hoogte aangelegd. Door de brandweer is aangegeven dat het bedrijventerrein vanuit drie richtingen aan te rijden moet zijn. Een hoogtebegrenzer kan eenvoudig worden verwijderd, mocht zich een calamiteit voordoen waardoor de route opengesteld moet worden voor alle verkeer. De brandweer heeft ingestemd met een begrenzer op 3.50 m. Eerstelijnsvoertuigen van de brandweer kunnen daar onderdoor rijden. Voor tweedelijnsvoertuigen, die hoger kunnen zijn dan 3.50 m, is het niet bezwaarlijk dat de hoogtebegrenzer moet worden verwijderd.

De voorgestelde variant waarbij de brandweer tegen de rijrichting in om een hoogtebegrenzer op 3 m kan rijden, vindt de brandweer als vaste route te gevaarlijk. Het wordt voor de chauffeurs verwarrend waar wel en waar niet tegen het verkeer in gereden moet worden. De overige bestuurders hebben vaak tijd nodig om te bepalen uit welke richting een sirene komt. Als daarbij ook nog tegen het verkeer in wordt gereden ontstaan gevaarlijke situaties.

De gemeente kan niet handhaven op een inrijverbod. Dit is een bevoegdheid van de politie.

Ter voorkoming van schade door trillingen van zwaar verkeer worden bij de herinrichting van de Thamerlaan en Prins Bernardlaan maatregelen in de weg aangebracht.

Na de herinrichting en het intrekken van het tijdelijke inrijverbod voor vrachtwagens zal de intensiteit van het zware vrachtverkeer gemonitord worden en zullen zo nodig opnieuw trillingsmetingen worden uitgevoerd. Aan de hand daarvan dient dan te worden gezien of aanvullende (verkeers)maatregelen nodig zijn.

Zienswijzen op het voorgenomen verkeersbesluit instellen maximumsnelheid 30 km/uur Pr. Bernardlaan en Thamerlaan. (besluit B)

Afdwingen 30 km/uur regime

Er zijn onvoldoende maatregelen genomen om het in te stellen 30 km/uur regime af te dwingen. Het wegprofiel is niet versmald in de inrichting, waar een reductie van het wegprofiel met 25 cm wel mogelijk zou zijn. Dit zou bijdragen aan de verkeersveiligheid omdat bij een smaller wegprofiel minder “geslingerd” wordt (zienswijze 13.003248 en 13.003247).

Op het wegdek zouden 30 km/uur “borden” op het wegdek aangebracht moeten worden om het afdwingen van de snelheid te ondersteunen (zienswijze 13.003248 en 13.003247).

De juiste belijning om de rijstroken visueel smaller te maken ontbreken, waardoor deze snelheidsbeperkende werking achterwege blijft (zienswijze 13.003247).

Er zouden visuele verkeersdrempels op $\frac{1}{4}$ en $\frac{3}{4}$ van de Thamerlaan en Prins Bernardlaan moeten worden aangebracht om bij te dragen aan het beperken van de snelheid en verhogen van de verkeersveiligheid (zienswijze 13.003247).

Antwoord

Uitgangspunt blijft dat beide wegen de functie hebben van gebiedsontsluitingsweg. De wegen hebben een duidelijke verkeersfunctie en geen verblijfsfunctie zoals in een 30 km/uur-zone. Daarom hebben de wegen de breedte van een gebiedsontsluitingsweg, heeft verkeer van rechts geen voorrang en komt er een fietsstrook. Behalve dat een fietsstrook voor fietsers meer veiligheid biedt, hebben de fietsstroken ook tot gevolg dat de afstand van het verkeer tot de voorgevels groter wordt. Hierdoor worden de trillingen aan de woningen minder.

De CROW-richtlijnen, waarnaar wordt verwezen, hebben betrekking op erftoegangswegen. Dat zijn wegen met een verblijfsfunctie en die wegen liggen in een 30 km/uur-zone.

Op gebiedsontsluitingswegen komen in principe geen snelheidsremmers.

De wegen worden wel zo ingericht dat een snelheid van 50 km/uur niet haalbaar is (rotonde, asverschuivingen, viaduct en “echte” drempel op aansluiting van viaduct aan de Admiraal de Ruyterlaan).

Kanalisatiestreven bij de fietsbruggen, bliksembelijning, visuele drempels en visuele plateaus ter hoogte van de asverschuivingen worden aangebracht. Naar aanleiding van de ingediende zienswijze is ook besloten om op het wegdek een 30 km/uur vignet aan te brengen.

Zienswijzen op het voorgenomen verkeersbesluit verkeersmaatregelen als gevolg van inrichting hoofdonthutingsroute Thamerlaan / Prins Bernardlaan. (besluit C)

Ontbreken zebrapaden ter hoogte van bruggen bij Emmalaan en Kon. Julianalaan

Er wordt niet voorzien in zebrapaden of kanalisatiestrepen ter hoogte van de oversteek op de Thamerlaan en Prins Bernardlaan van/naar de bruggen die worden aangelegd ter hoogte van de Emmalaan en de Koningin Julianalaan. Aanleggen van zebrapaden biedt extra veiligheid aan de bruggebruikers en heeft een remmend effect op de gereden snelheid op de Thamerlaan en Prins Bernardlaan (zienswijze 13.003248 en 13.003247).

Antwoord

De bruggen worden aangewezen als fietspaden. Voetgangers mogen ook gebruik maken van deze paden. Zebra's worden aangelegd uitsluitend voor voetgangers. Aangezien fietsers niet over een zebra mogen rijden, is het aanleggen van een zebra in het verlengde van een fietspad niet logisch. Daarbij is het niet goed in te passen.

Overige zienswijzen

Verwijderen plaatsen zitbank op Thamerlaan

Zienswijze op het plaatsen van een zitbank tegenover Thamerlaan nummer 26, 26a en 27 in verband met overlast door hangjongeren (zienswijze 13.002937).

Antwoord

De indiener van de zienswijze heeft deze zienswijze op aanraden van een raadslid toegezonden als zienswijze op de voorgenomen verkeersbesluiten. Aangezien deze zienswijze geen betrekking heeft op de maatregelen als verwoord in de voorgenomen verkeersbesluiten kan deze zienswijze in dit kader niet als een zienswijze beschouwd worden.

Volledigheidshalve is deze zienswijze meegenomen bij de zienswijzen op het ontwerp voor de hoofdsluitingsroute en is daar beantwoord.

Verzoek instellen geslotenverklaring landbouwvoertuigen op Thamerlaan, Prins Bernardlaan en Admiraal Tromplaan

Landbouwverkeer is niet toegestaan op de nieuwe N201. Landbouwverkeer uit Mijdrecht richting Amstelveen zou als alternatieve route gebruik kunnen gaan maken van de Thamerlaan en Prins Bernardlaan. Dit is ongewenst omdat dit ook zware voertuigen zijn die geweerd moeten worden op betreffende wegen. Er wordt verzocht een verbod op landbouwverkeer in te stellen (zienswijze 13.003247).

Antwoord

Een zienswijze dient betrekking te hebben op één van de voorgenomen verkeersbesluiten (Besluit A, B of C). Feitelijk betreft het hier een verzoek tot een aanvullend verkeersbesluit, welke geen betrekking heeft op één van de voorgenomen maatregelen.

Volledigheidshalve geven wij hier een reactie op het verzoek tot het instellen van een geslotenverklaring voor landbouwvoertuigen op de Thamerlaan, Prins Bernardlaan en Admiraal Tromplaan:

Op dit moment rijdt er weinig landbouwverkeer. De verwachting is dat dit niet zal toenemen wanneer de nieuwe N201 in gebruik is genomen. Om dit zware verkeer toch te weren, zullen wij ook voor landbouwverkeer een inrijverbod instellen (landbouwverkeer valt niet onder het inrijverbod voor vrachtwagens). Wij zullen nog onderzoeken of het inrijverbod voor landbouwverkeer voor een groter gebied in Thamerdal moet gaan gelden.