

BIJLAGE 1 NOTA ZIENSWIJZEN

Auteur: Eric Korteland

Afdeling: Team Beheer

Versienummer: 1.0

Datum: 16 december 2014

Corsanummer: T14.18571

Nota zienswijzen verkeersbesluit T14.17147

A. Inleiding

Overeenkomstig het bepaalde in de Wegenverkeerswet is op de voorbereiding van een verkeersbesluit de afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing, met dien verstande dat door een ieder zienswijzen omtrent het ontwerp van het verkeersbesluit bij het college van burgemeester en wethouders naar voren kunnen worden gebracht. De nota zienswijzen bevat een overzicht van de gevolgde procedure (punt B) en een conclusie ten aanzien van de ontvankelijkheid (punt C). Vervolgens volgt de behandeling van de ontvangen zienswijzen, waarbij met redenen omkleed wordt aangegeven waarom geen van de ingediende zienswijzen aanleiding hebben gegeven om tot aanpassing van het verkeersbesluit over te gaan (punt D).

B. Procedure

In het Gemeenteblad van 15 juli 2014, alsmede de Staatscourant van 15 juli 2014, is bekend gemaakt dat met ingang van 15 juli 2014 het ontwerp-verkeersbesluit tot het verwijderen van de afsluitpalen Douwes Dekkerlaan voor zes weken tot en met 26 augustus 2014 ter inzage heeft gelegen. De stukken waren zowel in te zien op het gemeentehuis van Lansingerland te Bergschenhoek als bij het servicepunt te Bleiswijk. Digitaal waren de stukken beschikbaar gesteld via de Staatscourant. Tot slot waren de stukken te vinden op de gemeentelijke website. Gedurende deze termijn werd een ieder in de gelegenheid gesteld zienswijzen op het voornoemde ontwerp verkeersbesluit in te dienen.

C. Ontvankelijkheid

Een zienswijze wordt inhoudelijk behandeld als hij binnen de termijn is ontvangen of binnen de termijn is gepost en niet later dan een week na de termijn is ontvangen. Alle ontvangen zienswijzen voldoen aan dit eisen. Alle zienswijzen worden inhoudelijk behandeld.

D. Behandeling zienswijzen

De ontvangen zienswijzen zijn hieronder (ambtshalve) kort samengevat en voorzien van een gemeentelijk commentaar en conclusie. Aangegeven kan worden dat alle ingediende zienswijzen afkomstig zijn van bewoners uit de Douwes Dekkerlaan. Uit hoofde van privacyredenen zijn de NAW-gegevens van de indieners van de zienswijzen echter niet in deze Nota zienswijzen opgenomen.

1. Evaluatieformulier

Er is een evaluatieformulier huis-aan-huis verspreid in de wijk. In het evaluatieformulier stond dat wanneer een bewoner dit formulier niet zou terugzenden er door de gemeente vanuit zou worden gegaan dat de bewoner de huidige situatie in stand zou willen houden. Lang niet iedereen heeft een formulier teruggezonden. Deze groep kan dus als voorstander van de paal worden aangemerkt. Met dit aspect in acht genomen, zijn diegene die het formulier hebben teruggezonden en tegen de paal zijn in de minderheid.

Reactie gemeente

Het klopt dat in het evaluatieformulier heeft gestaan dat wanneer een bewoner dit formulier niet zou terugzenden er vanuit wordt gegaan dat de bewoner de huidige situatie in stand wil houden. In deze

redenatie zouden de meeste bewoners de situatie in stand willen houden. Bij nader inzien bleek deze formulering niet de meest gelukkige keuze. Uit de respons op de evaluatieformulieren bleek dat vooral mensen die in de directe nabijheid van de afsluitpaal wonen, dat wil zeggen in de Douwes Dekkerlaan, de Klooslaan en de Couperuslaan, een evaluatieformulier terugstuurden. Mensen die verder van de afsluitpaal wonen, zoals bewoners van de Gorterlaan en de Zuiderparklaan, ondervinden minder effect en hebben minder evaluatieformulieren teruggezonden. Hierdoor ontstaat ook een vertekend beeld. Het is dus niet duidelijk of deze bewoners daadwerkelijk voor het behouden van de huidige situatie zijn, of dat het voor hen niet (voldoende) van belang is wanneer de huidige situatie al dan niet blijft bestaan. Reden waarom de navolgende motivering is gevolgd.

Het ontwerp-verkeersbesluit is aan alle huishoudens in de wijk verzonden, met een begeleidende brief waarin onder meer de procedure is vermeld. Deze procedure vermeldde ook de mogelijkheid tot het indienen van een zienswijze. Ieder huishouden heeft vervolgens kunnen afwegen of zij behoefte had tot het indienen van een zienswijze. Van alle huishoudens in de wijk (meer dan 200) hebben tien personen/huishoudens zienswijzen ingediend. Alle indieners zijn bewoners die in de omgeving van de betreffende afsluiting van de Douwes Dekkerlaan woonachtig zijn. Het gaat derhalve om bewoners die een duidelijk belang hebben bij onderhavig besluit. Geen zienswijzen zijn ontvangen van bewoners in de wijk die op afstand van de betreffende afsluiting woonachtig zijn. Het belang van deze bewoners is ook minder groot.

De ingediende zienswijzen zijn vervolgens inhoudelijk beoordeeld en in de algehele belangenafweging meegenomen. Wij zijn dan ook van mening dat ondanks de ongelukkige formulering bij het evaluatieformulier, de belangen van diegenen die tegen onderhavig verkeersbesluit zijn in voldoende mate zijn afgewogen en meegenomen in de algehele belangenafweging ten aanzien van onderhavig besluit. Hierdoor is sprake van een zodanige evenwichtigheid in de afweging van de betrokken belangen, dat het bestuursorgaan in alle redelijkheid tot onderhavig besluit heeft kunnen komen.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassingen van het ontwerp verkeersbesluit.

2. Keerbewegingen

Keerbewegingen door de aanwezigheid van de afsluitpaal hebben niet geleid tot meer verkeersonveiligheid. Er is voldoende gelegenheid om te keren. Dit was ten opzichte van het verleden ook al zo.

Reactie gemeente

Ondanks dat er een zekere gewenning ontstaat bij de automobilisten dat de Douwes Dekkerlaan ter plekke is afgesloten, blijft er sprake van extra keerbewegingen. Niet alleen ter hoogte van de afsluiting, ook op de kruising Douwes Dekkerlaan-Couperuslaan. Keren gebeurt bijvoorbeeld ook wanneer mensen geen parkeerplaats kunnen vinden en terugrijden naar de andere zijde van afsluitpaal. Gesteld kan worden dat door het plaatsen van een afsluitpaal er in ieder geval niet minder wordt gekeerd. Dit is impliciet verkeersonveiliger. Personenauto's kunnen overdag vaak nog wel redelijk veilig keren doordat niet alle parkeerplaatsen bezet zijn, 's avonds is de parkeerdruk echter aanzienlijk hoger. Daarnaast zijn er de grote voertuigen (bestelbussen, kleine/grote vrachtauto's). Dit soort voertuigen hebben een grotere draaicirkel en moeten meer keermanoeuvres maken. Deze voertuigen hebben ook meer 'dode' hoeken. Deze keerbewegingen vinden met name overdag plaats en zorgen voor meer verkeersonveiligheid. De afsluiting zorgt derhalve wel degelijk voor meer keerbewegingen als ook meer verkeersonveiligheid.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassingen van het ontwerp verkeersbesluit.

3. Parkeeroverlast

Er is voldoende parkeergelegenheid en geen sprake van parkeeroverlast. Wanneer er fout wordt geparkeerd dan is dit doorgaans te wijten aan bewoners die niet veel extra willen lopen. De overlast die nu wordt ondervonden in de Couperuslaan is overtrokken door bewoners uit deze straat. Met het plaatsen van anti-parkeerpaaltjes op het trottoir zijn ook zo'n twaalf officieuze parkeerplaatsen verdwenen.

Reactie gemeente

De Boterdorpseweg is de dichtstbij gelegen hoofdinvalsweg van de gemeente en ligt zeer dicht bij de Douwes Dekkerlaan. De Boterdorpseweg wordt door wijkbewoners veel gebruikt. Wijkbewoners zijn geneigd om vanaf de Boterdorpseweg direct de Douwes Dekkerlaan in te rijden om hun auto te parkeren. Wanneer er geen plaats meer beschikbaar is en men niet bereid is om om te rijden naar de andere kant van de afsluitpaal en een stukje te lopen, dan kan foutparkeren ontstaan. Dit gebeurt dan op of bij het trottoir, hetgeen de verkeersveiligheid niet bevordert door de onoverzichtelijke situaties die dan ontstaan. Het plaatsen van anti-parkeerpaaltjes op het trottoir is geen valide argument om te stellen dat er daardoor parkeergelegenheid verloren is gegaan. Op het trottoir mag ten slotte sowieso niet worden geparkeerd. Een deel van de parkeerders wijkt uit naar de Couperuslaan. Deze straat is smal. Wanneer er meer auto's aan beide zijden van de Couperuslaan worden geparkeerd dan kunnen elkaar tegemoetkomende auto's alleen met voorzichtigheid passeren.

Bij een gehouden parkeertelling op vrijdag 14 november 2014 om 23.50 uur is geconstateerd dat er voor de afsluitpaal (gezien vanaf de rotonde Boterdorpseweg/Zuiderparklaan) op 30 van de 38 parkeerplaatsen was geparkeerd. Aan de andere zijde van de afsluitpaal was op 41 van de 61 parkeerplaatsen geparkeerd. Hieruit kan worden afgeleid dat er geen sprake was van een te grote parkeerdruk cq -overlast. Wel kan worden geconstateerd dat er een onevenredige verdeling is in het gebruik van de parkeerplaatsen. Ondanks dat het niet tot problemen leidt zal het verwijderen van de afsluitpaal in onze ogen tot een betere verdeling van het parkeren leiden.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassingen van het ontwerp verkeersbesluit.

4. Meer onveiligheid door verwijderen paal

Door het openstellen van de Douwes Dekkerlaan door het verwijderen van de paal:

- a. gaat er harder gereden worden in de straat;
- b. komt het veilig oversteken van kinderen in het geding;
- c. ontstaat het risico weer dat elkaar passerende auto's deels het trottoir gebruiken om langs elkaar te rijden;
- d. wordt de verkeersintensiteit hoger;
- e. wordt de snelle route via de Douwes Dekkerlaan naar het centrum weer genomen (route Boterdorpseweg, Douwes Dekkerlaan, Bergweg-Noord).

Reactie gemeente

Ad. a en ad. b

De maximumsnelheid in de Douwes Dekkerlaan is 30 km/h. Uit verkeerstellingen in juni 2012 (geen afsluitpaal aanwezig) is gebleken dat de V85-waarde) 19,9 km/h is. Uit tellingen in maart 2013 (geen afsluitpaal aanwezig) bleek dat de V85-waarde 31,6 km/h is (dit verschil kan worden verklaard uit het gegeven dat in maart 2013 er een afsluiting was van de kruising Bergweg-Noord/Boterdorpseweg waardoor meer verkeer door de wijk reed). Uit tellingen in december 2013 (afsluitpalen aanwezig) bleek dat de V85-waarde 21,8 km/h is.*

Alleen de telling uit maart 2013 (tijdens de tijdelijke afsluiting van de bovengenoemde kruising) laat een kleine overschrijding van de maximumsnelheid zien. Deze is echter niet significant en ook niet handhaafbaar door de politie (vanwege de wettelijk toe te passen correctie). Dat er harder gereden

wordt na het verwijderen van de afsluitpaal wordt niet verwacht, omdat wij in plaats van de afsluitpaal een snelheidsremmende verkeersdrempel aanleggen. Door de aanleg van de verkeersdrempel blijft ook de goede oversteekbaarheid gewaarborgd en komt het veilig oversteken van kinderen niet in het geding. Door het minder foutparkeren wordt het oversteken zelfs veiliger doordat er een beter zicht ontstaat.

*) V85-waarde

Bij het beoordelen van de snelheidsmetingen wordt gekeken naar de zogenoemde V85-waarde. Dit is een landelijke verkeerskundige norm die aangeeft wat de snelheid is waarmee 85% van het verkeer passeert. Als de V85 en de maximum toegestane snelheid met elkaar in overeenstemming zijn dan kan gesteld worden dat de weg goed is ingericht. Dit betekent ook dat geaccepteerd wordt dat 15% van het verkeer harder rijdt dan is toegestaan. Tegen deze groep mensen helpen aanvullende maatregelen niet omdat zijn bewust te hard rijden.

Ad. c.

Het punt van elkaar passerende auto's wordt niet anders. De rijbaanbreedte is en blijft 4 meter. Elkaar passerende auto's hebben goed zicht op elkaar en op de aanwezigheid van voetgangers op het trottoir. Wanneer er zich een tegenligger aandient en er met normale snelheid wordt gereden kan men elkaar passeren. Zelfs als men een deel van het trottoir wil gebruiken dan kan dit veilig gebeuren doordat het bovengenoemde zicht (ook op kinderen) goed is en in voorwaartse richting wordt gereden. Bovenstaande geldt overigens voor de gehele Douwes Dekkerlaan en niet alleen ter plaatse van het nu afgesloten gedeelte van de straat. Overigens wordt er door de bewoners ook over het trottoir gereden omdat de uitritten van de woningen alleen op deze wijze zijn te bereiken.



Indruk zicht Douwes Dekkerlaan

Ad. d en ad. e.

Dat verkeer de route Boterdorpsweg, Douwes Dekkerlaan, Bergweg-Noord neemt om van/naar het centrum te rijden ligt niet in de lijn der verwachtingen. Vanaf de Boterdorpsweg kan direct worden aangetakt op de Bergweg-Noord, welke direct naar het centrum voert. Op deze route komt het verkeer geen noemenswaardige snelheidsremmers tegen en is de weg uitgevoerd in asfalt waardoor de route aantrekkelijk is. Bewoners uit de Douwes Dekkerlaan en de Klooslaan ter hoogte van de afsluitpaal die via de Douwes Dekkerlaan naar het centrum gaan valt aan te merken als bestemmingsverkeer/wijkeigen verkeer. Dit blijkt ook uit de gemeten verkeersintensiteiten blijkt dat het verkeer een herkomst/bestemming heeft in de wijk. Er is niet of nauwelijks sprake van doorgaand verkeer. De woningen die gelegen zijn aan de Douwes Dekkerlaan en Klooslaan zijn voor hun verkeersontsluiting direct afhankelijk van de Douwes Dekkerlaan. Het gaat dan om ongeveer 80 woningen. Landelijk gezien zijn er per woning ongeveer 5 a 6 verkeersbewegingen per dag. Voor deze woningen gaat het dan om tussen de 400 en 480 verkeersbewegingen per dag. Gemiddeld verdeelt dit verkeer zich over de twee

aansluitingen bij de Boterdorpseweg en Bergweg Noord. Het gaat dan om 200 tot 240 verkeersbewegingen per dag per aansluiting.

Op de Douwes Dekkerlaan zijn op twee momenten tellingen gehouden. In december 2013 (afsluitpaal aanwezig) waren er 81 verkeersbewegingen net voor de locatie van de afsluitpaal. In juni 2012, toen de afsluitpaal nog niet gerealiseerd was, waren er ter hoogte van de afsluitpaal 236 verkeersbewegingen. Uit de tellingen blijkt dus dat de werkelijke aantallen aansluiten bij de berekende aantallen voor bestemmingsverkeer. Hieruit kan geconcludeerd worden dat er geen sprake is van 'doorgaand verkeer'.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassingen van het ontwerp verkeersbesluit.

5. Aanleg drempel heeft alleen lokaal effect of te beperkt

Het aanleggen van een drempel heeft geen zin, omdat alleen bij de drempel wordt geremd. Met de afsluitpaal wordt een maximaal resultaat gehaald. Een drempel werkt niet goed omdat deze met 40km/50km overrijdbaar moet zijn.

Reactie gemeente

Het aanleggen van een drempel verhoogt het besef dat men zich in een 30 km-straat begeeft. Er gaat preventief een remmende werking vanuit. Doordat er in de straat meerdere (2) snelheidsremmende drempels zijn aangebracht blijft de rijsnelheid gelijkmatig in de straat. Dat een drempel niet goed werkt omdat deze met 40km/50km overrijdbaar moet zijn is niet correct. Wanneer wij in de Douwes Dekkerlaan, conform dit besluit, een verkeersdrempel aanleggen, dan is dit vormgegeven als een 30 km-drempel. Als (juridisch) wegbeheerder houden wij ons eraan een drempel juist vorm te geven. Dit doen we conform de richtlijnen van het CROW (landelijk kenniscentrum voor onder meer verkeersvoorzieningen). Wanneer wij de verkeersdrempel niet juist uitvoeren en er ontstaat schade aan voertuigen dan zijn wij hiervoor aansprakelijk.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassingen van het ontwerp verkeersbesluit.

6. Paal niet te rigoureuus

De paal bewerkstelligt dat de veiligheid wordt gewaarborgd en dat kinderen buiten kunnen spelen.

Reactie gemeente

Een afsluitpaal verhindert de doorgaande rijbeweging. De paal is een middel om de veiligheid te waarborgen. Het aanleggen van een extra drempel geeft ons inziens deze veiligheid ook. Gelet op de eerder genoemde verkeersintensiteiten en rijsnelheid is het goed mogelijk om buiten te spelen. Dit is niet anders dan veel andere woonstraten. Een verkeersdrempel is slechts een ander middel om te komen tot hetzelfde doel.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassingen van het ontwerp verkeersbesluit.

7. Verkeersintensiteiten

De verkeersintensiteiten vallen ruimschoots binnen de maximale capaciteit van de straat. Hierdoor hoeft de afsluitpaal niet te worden verwijderd. De verschillen in verkeersintensiteiten in andere straten hoeft niet te komen door de geplaatste afsluitpaal.

Reactie gemeente

De verkeersintensiteiten in de Douwes Dekkerlaan en de andere straten vallen allemaal ruimschoots binnen de maximale capaciteit van de straten. Het plaatsen/weghalen van de afsluitpaal leidt er niet toe dat in een straat deze maximale capaciteit wordt overschreden. Dit is ook niet het doel van de maatregel. Het doel van de maatregel is met name om de veiligheid te waarborgen. Zoals hierboven reeds is weergegeven is er onder veel wijkbewoners weerstand tegen de afsluitpaal en is in onze ogen het aanleggen van een verkeersdrempel een goed alternatief om de verkeersveiligheid te blijven waarborgen.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassingen van het ontwerp verkeersbesluit.

8. Argumenten oude en nieuwe besluit niet anders

De belangen voor de spelende kinderen hebben destijds zwaarder gewogen dan de ongemakken voor bewoners. De argumenten voor en na de periode van het instellen van de afsluiting zijn niet anders. Dit rechtvaardigt geen nieuw besluit. De oorspronkelijke doelstelling moet in het oog worden gehouden, dit komt hoofdzakelijk neer op het verhogen van de oversteekbaarheid door iets te doen aan het doorgaand verkeer en de rijsnelheid.

Reactie gemeente

Bij de vaststelling van het vorige besluit is opgenomen dat de verkeerssituatie zal worden geëvalueerd. Het onderliggende besluit vloeit hieruit voort. Als gemeentebestuur vinden wij draagvlak voor maatregelen ook waardevol. Na introductie van de afsluitpaal is gebleken dat er weerstand is ontstaan tegen deze maatregel. Hierboven is reeds aangegeven dat er geen sprake is van doorgaand verkeer, maar met name van wijkgeigen verkeer dat er een herkomst of bestemming heeft. Zonder de verkeersveiligheid aan te tasten vinden wij dat de aanleg van een verkeersdrempel ook een passende maatregel is.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassingen van het ontwerp verkeersbesluit.

9. Evaluatie effect maatregel

Het effect van de evaluatie zou ter hoogte van de paal moeten worden geëvalueerd. Nu is dit ruimer gedaan door ook de omliggende straten erbij te betrekken.

Reactie gemeente

Het is nimmer onze intentie geweest dat de evaluatie alleen ter hoogte van de afsluitpaal zou zijn. Het aanbrengen van een afsluitpaal kan immers consequenties hebben voor onder meer routekeuzes van automobilisten, parkeergedrag en verkeersveiligheid in andere straten. Ook anders omliggende straten in de wijk moeten daarom in ogenschouw worden genomen.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassingen van het ontwerp verkeersbesluit.

10. Wegenverkeerswet 1994, artikel 2

Op grond van artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994 kunnen regels worden vastgesteld met het doel tot:

- het verzekeren van de 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 zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer;
- het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet Milieubeheer;
- het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden;
- het bevorderen van een doelmatig of zuinig energiegebruik.

In een ingediende zienswijze wordt aangegeven dat "het verzekeren van de veiligheid op de weg" en "het beschermen van weggebruikers en passagiers" boven de "vrijheid van het verkeer" en "het beperken van overlast en hinder" staat.

Reactie gemeente

Artikel 2 van de Wegenverkeerswet geeft een aantal redenen voor het stellen van regels. Dit is geen opsomming die in volgorde van belangrijkheid staat. Hiernaast is hierboven reeds weergegeven dat wij de veiligheid op een andere manier willen waarborgen door de aanleg van een verkeersdrempel.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassingen van het ontwerp verkeersbesluit.

11. Positief advies politie

De politie had geen positief advies mogen geven.

Reactie gemeente

Op basis van artikel 24 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer moet er advies worden gevraagd aan de politie. Het besluit is voorbesproken met de politie. De politie heeft vervolgens een onafhankelijk advies geven. Daarin heeft ze positief geadviseerd. Wij hebben geen reden om te twijfelen aan dit advies van de politie dat naar ons inziens weloverwogen is genomen.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassingen van het ontwerp verkeersbesluit.