



Nr. e170003634
Casenr. 16e0009777

Zienswijzenota over het voorgenomen verkeersbesluit voor de Prins Hendriklaan

Naam _____

Afdeling : Ontwikkeling

Datum : 07-02-2017



1. Inleiding:

Er zijn tegen de op 5 oktober 2016 gepubliceerde voorgenomen verkeersbesluiten voor de Prins Hendriklaan zienswijzen ingediend:

- a.
- b.
- c.
- d.
- e.

Al bovenstaande zienswijzen zijn binnen de daarvoor vastgestelde termijn bij het college ingediend en worden daarmee ontvankelijk. Onderstaand zijn de reacties vermeld waarbij de reacties van het college in rood en cursief zijn weergegeven. Daar waar door verschillende personen zienswijzen met dezelfde strekking zijn ingebracht zijn deze samengevoegd. In het kader van de privacy zijn de reacties zo veel mogelijk geanonimiseerd.

2. In essentie komen deze zienswijzen op het volgende thema's neer

- a. De besluitvorming is zowel in zijn geheel als ook op de verschillende onderdelen juridisch onhoudbaar en is onvoldoende gemotiveerd.

Reactie:

Gelet op de bevoegdheden van het college, de uitgevoerde verkeersonderzoeken, en de resultaten van de indertijd gehouden burgerenquête is het college van oordeel dat dit besluit voldoende juridisch gemotiveerd en onderbouwd is.

- b. Het college is niet bevoegd te besluiten zoals is gedaan

Reactie:

Het college van burgemeester en wethouders van Ermelo is op grond van artikel 18, lid 1, sub d van de Wegenverkeerswet 1994 bevoegd dit verkeersbesluit te nemen.

- c. Het besluit is onzorgvuldig tot stand gekomen te meer omdat het college niet van te voren met de omwonenden heeft overlegd.

Reactie:

De standpunten van de omwonenden waren van het begin af aan het college voldoende bekend. Daarnaast heeft het college in een latere fase via de wederzijdse advocaten de bewoners uitgenodigd voor een overleg. Hier is men niet op ingegaan.

- d. Het controversieel verklaren van het vorige verkeersbesluit om de P. Hendriklaan permanent af te sluiten is niet mogelijk.

Reactie:

Het college heeft de bevoegdheid om vorige besluiten te heroverwegen en daarmee anders te besluiten.

- e. Het besluit is strijdig met eerder gemaakte afspraken en beloften

Reactie:

Hiermee wordt waarschijnlijk gedoeld op het vorige verkeersbesluit om de Prins Hendriklaan af te sluiten en de overleggen en correspondentie met het college aangaande de ontwikkeling van het Trefpunt.

Deze overleggen en correspondentie hebben destijds geleid tot afsluiting van de Prins Hendriklaan. Zoals wordt gemotiveerd in het verkeersbesluit zijn de omstandigheden sinds het vorige besluit gewijzigd. Het Trefpunt is vrijwel volledig volgebouwd zodat bouwverkeer- de aanleiding om de Prins Hendriklaan af te sluiten- niet meer te vrezen is.

Nu vanwege de capaciteitstekorten het college het noodzakelijk acht om de Prins Hendriklaan open te stellen, terwijl de aanleiding om de Prins Hendriklaan af te sluiten er niet meer is, meent het college dat het in redelijkheid terug kan komen op het vorige verkeersbesluit. Het college is zich er van bewust dat omwonenden zich daar niet mee kunnen verenigen, maar meent dat in de belangenafweging in redelijkheid de doorslag moet worden gegeven aan het belang van een goede doorstroming van het verkeer en daarmee het belang van het waarborgen van de vrijheid van het verkeer.

- f. Het besluit is inhoudelijk niet correct en de gevolgde procedure is onjuist.

Reactie:

Het college deelt deze meningen niet. Het college meent dat het besluit inhoudelijk juist is en verwijst daarvoor naar de inhoud van het verkeersbesluit. Voorts heeft het college bij de voorbereiding van dit verkeersbesluit de uniforme openbare voorbereidingsprocedure toegepast van de afdeling 3.4 Awb. Niet valt in te zien dat de gevolgde procedure "onjuist" is.

- g. Er is onvoldoende verkeerskundig onderzoek gedaan

Reactie:

Het college deelt deze mening niet. Zo zijn er o.a. onderzoeken gedaan naar de huidige verkeersintensiteiten, de geprognoseerde verkeersintensiteit na openstelling, en de akoestische gevolgen. Kortheidshalve verwijst het college naar het definitieve verkeersbesluit.

- h. Er wordt niet afdoende rekening gehouden met de belangen van de omwonenden.

Reactie:

Hier is wel degelijk rekening mee gehouden. Het college verwijst naar de inhoud van het verkeersbesluit. Het college heeft belangen van de omwonenden in het kader van de veiligheid en de leefbaarheid expliciet in de besluitvorming betrokken. Het college meent echter dat in redelijkheid het belang van het waarborgen van de vrijheid van het verkeer moet prevaleren. Het college heeft voorts waar mogelijk bij het verkeersbesluit maatregelen genomen om de impact op de veiligheid en leefbaarheid voor omwonenden zoveel mogelijk te beperken. Zo blijven de Prins Hendriklaan, de Maximalaan en de Alexanderlaan erftoegangswegen met een snelheidsmaximum van 30 km/uur. Voorts wordt de Prins Hendriklaan bij het verkeersbesluit gesloten verklaard voor vrachtverkeer. Ten slotte worden voetgangersvoorzieningen aangelegd.

- i. Het besluit is op onnavolgbare wijze afwijkend van eerdere besluitvorming hierover.

Reactie:

Zie de reactie onder (d) en (e).

- j. Het ontwerpbesluit is in strijd met het eigen gemeentelijk beleid.

Reactie:

Het gemeentelijk verkeersbeleid is neergelegd in het door de gemeenteraad vastgestelde GVVP zoals vastgesteld in 2013. Met betrekking tot de Prins Hendriklaan is hierin inderdaad opgenomen dat deze niet zal worden opengesteld voor doorgaand verkeer. (zie 3.2 van het GVVP) Dit GVVP is echter verouderd en de huidige inzichten nopen tot het openstellen van de Prins Hendriklaan. Zie de toelichting het verkeersbesluit en de reactie in deze nota onder (d) en (e). In de volgende GVVP zal de openstelling van de Prins Hendriklaan worden opgenomen.

- k. De verschillende belangen zijn niet goed tegenover elkaar afgewogen

Reactie:

Het college is van oordeel dat door het uitvoeren van genoemde onderzoeken de belangen voldoende zijn onderzocht. Voorts heeft het college de belangen in het verkeersbesluit wel degelijk voldoende tegen elkaar afgewogen. Verwezen wordt naar de motivering van het verkeersbesluit.

- l. Het plan is in strijd met het geldend bestemmingsplan

Reactie:

De voorgestelde maatregelen zijn passend binnen het vigerend bestemmingsplan (aanleg voetpad)

- m. Het besluit brengt op onaanvaardbare wijze de leefbaarheid en veiligheid in gevaar

Reactie:

De verwachte verkeerstoename zal volgens de modellenberekeningen beperkt blijven tot ca. 500 mvt/etmaal. Het totaal komt daarmee op ca. 6 a 700 mvt/etmaal hetgeen passend is voor een 30 km zone . Dit gevoegd bij het voorgenomen besluit om de weg gesloten te verklaren voor vrachtverkeer en de aanleg van een voetpad in de berm geeft het college de overtuiging dat de verkeersveiligheid voldoende geborgd is. Daarnaast blijkt uit het uitgevoerde akoestisch onderzoek dat de geluidbelasting op de woningen nergens de wettelijk toelaatbare grens gaat overschrijden

- n. Door invoering van deze maatregel neemt het sluipverkeer op de Oranjelaan, de Prinses Beatrixlaan en de Koningin Emmalaan toe waardoor hier allerlei verkeersveiligheidsproblemen zullen ontstaan.

Reactie:

In het nieuwe verkeersmodel is een simulatie opgenomen waarin de verschillen in verkeersintensiteit die zullen ontstaan door deze maatregelen zijn ingevoerd. Hieruit blijkt dat de verschillen op genoemde wegen gering zijn (zie bijlage 6). Op de Koningin Emmalaan zullen de verkeersintensiteiten zelfs dalen. Het college deelt de mening dus niet dat het sluipverkeer over de genoemde wegen zal toenemen.

- o. Omdat dit verkeersbesluit zoveel samenhang heeft met het voorgenomen verkeersbesluit aangaande de Julianalaan behoren dit hierover integraal te worden beslist.

Reactie:

Het college ziet deze besluiten als afzonderlijke maatregelen. De verschillende maatregelen zijn daarom ook als afzonderlijke besluiten gepubliceerd. Uiteraard zijn de verkeerskundige gevolgen van de afzonderlijke maatregelen integraal afgewogen met behulp van het verkeersmodel.

3. Standpunt van het college:

De ingediende zienswijzen vormen voor het college geen aanleiding geweest om het voorgenomen verkeersbesluit in te trekken dan wel deze te wijzigen.

Bijlage 1:	Corsa nummer e160041932
Bijlage 2:	Corsa nummer e160038408
Bijlage 3:	Corsa nummer e160041446
Bijlage 4:	Corsa nummer e160038010
Bijlage 5:	Corsa nummer e160028110
Bijlage 6: Rapport stikstofberekeningen	Corsa nummer e170001698
Bijlage 7: Verkeersmodel verschil in verkeersintensiteiten in 2015 na implementatie van alle verkeersbesluiten (theoretisch)	Corsa nummer e170003664
Bijlage 8: Rapport verkeerstellingen 2016/2017	Corsa nummers e170004682, e170004684, en e170004686
Bijlage 9: Rapport met akoestische berekeningen en luchtkwaliteit	Corsa nummer e170004694

