

Reactie op notitie Hart voor verkeer in het kader van hernieuwde openstelling van de Prins Hendriklaan

Beoordeling principe-uitwerking profiel en tracé

1. Algemeen

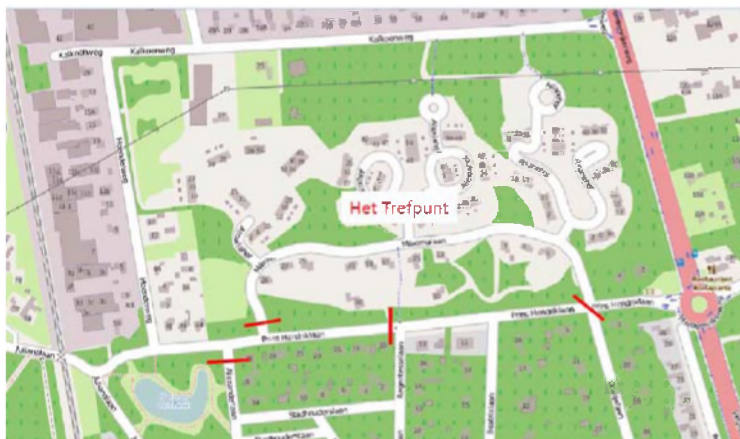
De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft op 29 mei 2019 een tussenuitspraak gedaan inzake de openstelling van de Prins Hendriklaan te Ermelo waarin zij heeft geoordeeld dat onvoldoende is onderbouwd dat de openstelling vanuit verkeersveiligheidsperspectief aanvaardbaar is. De gemeente Ermelo heeft naar aanleiding hiervan opdracht gegeven aan HaskoningDHV Nederland BV om:

1. In een notitie nader in te gaan op de argumenten van Hart voor verkeer d.d. 3 maart 2017;
2. Te adviseren over de voorgestelde inrichting van de Prins Hendriklaan bij openstelling vanuit het perspectief van de verkeersveiligheid.

2. Huidige situatie

Op dit moment is er een viertal wegafsluitingen gesitueerd op of nabij de Prins Hendriklaan, zodat er geen verkeer over het gehele traject van deze laan kan rijden.

In onderstaande figuur 1 is de locatie van de wegafsluitingen aangegeven. Tevens is de structuur van Het Trefpunt op de figuur te zien.



Figuur 1: Locatie wegafsluitingen Prins Hendriklaan en situering Het Trefpunt

Zoals uit de figuur blijkt, dient men, komende vanaf de Harderwijkerweg, om te rijden via de Oranjelaan of de Julianalaan om zijn bestemming op de Prins Hendriklaan te bereiken; de routekeuze is afhankelijk van de bestemming op de Prins Hendriklaan.

Verkeer naar Het Trefpunt kan gebruik maken van de Maximalaan, die vanwege een afsluiting alleen te bereiken is vanuit de richting Harderwijkerweg.

Verkeer vanaf de Julianalaan met bestemming Prins Hendriklaan moet voor het middengedeelte van deze laan via de Irenelaan-Beatrixlaan rijden.

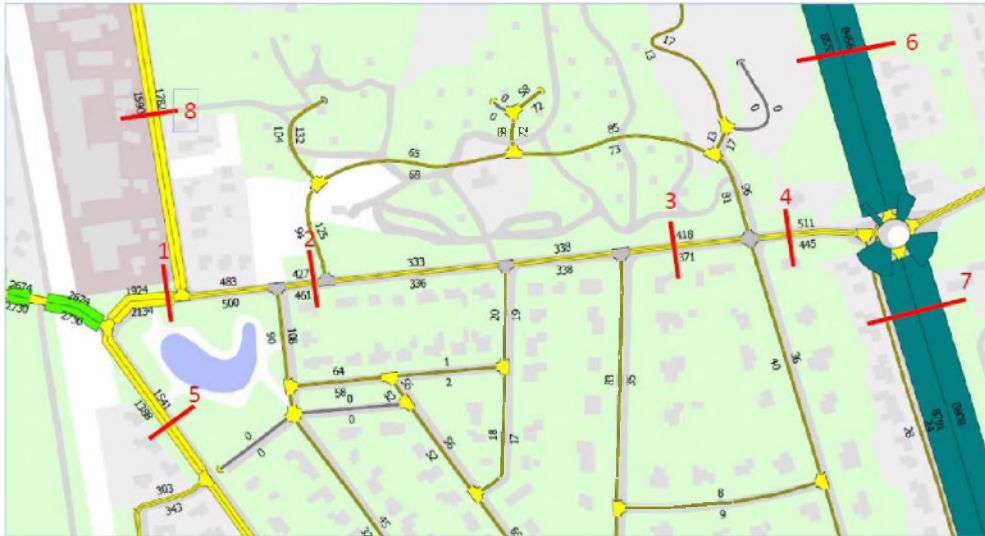
De conclusie is dus dat verkeer met een bestemming op de Prins Hendriklaan goed moet weten op welk gedeelte van de laan die bestemming is gelegen, wil men de juiste route rijden om die bestemming in één keer te bereiken.

3. Notitie Hart voor verkeer

Uit praktische overwegingen zullen wij de notitie van Hart voor verkeer puntsgewijs doorlopen en een reactie geven.

Randnummer(s) Hart voor Verkeer	Reactie HaskoningDHV
1, 2, 3. De notitie beschrijft hier de inhoud van het collegebesluit van 5 maart 2014	Reactie: Geen commentaar – het betreft hier een feitelijke weergave van de inhoud van het besluit.
4. Hart voor verkeer stelt hier dat <i>“verondersteld wordt dat verkeer nu teveel moet omrijden”</i> hetgeen volgens haar haaks staat op de overwegingen uit het verkeersbesluit <i>“...wordt het Trefpunt goed ontsloten ... en onnodig gemotoriseerd verkeer door de wijk noord wordt tegengegaan”</i> . Voorts stelt zij: <i>“..in het verkeersbesluit van 5 maart wordt het volgende aangegeven: Het betreft een woongebied waar woon- en verblijfsfunctie centraal staan en waarvoor wordt beoogd de verkeerveiligheid en leefbaarheid te verbeteren”</i> . Volgens Hart voor verkeer wordt hiermee aangegeven dat de getroffen verkeersmaatregelen nodig zijn om de verkeersveiligheid in de buurt te waarborgen; en in het nieuwe besluit zou niet worden aangegeven, waarom deze overweging niet meer van toepassing is, met uitzondering van de constatering dat er met de realisatie van het Trefpunt geen bouwverkeer meer rijdt.	Reactie: De volgende overwegingen spelen een rol bij de hernieuwde openstelling: ▪ Door de weg opnieuw open te stellen ontstaat een veel helderder verkeersstructuur in Ermelo Noord: het wegennet wordt hier logischer en beter begrijpbaar voor onbekenden in dit gebied. Door bewoners is tevens aangegeven dat sommige navigatiesystemen problemen hebben met het vinden van de juiste weg; ▪ De Prins Hendriklaan en omgeving wordt beter bereikbaar, speciaal ook voor hulpdiensten; ▪ Voorts wordt het wegennet in Ermelo Noord robuuster: er zijn meer alternatieve routes mogelijk. Het verkeer wordt hier evenwichtiger verdeeld (betere spreiding); ▪ En daarmee wordt het wegennet ook toekomstvaster, want het wegennet heeft in zijn geheel meer capaciteit, omdat er meer alternatieve routes zijn. ▪ In het besluit van maart 2014 gaat het over het gesloten houden van de Prins Hendriklaan. Als gevolg van die afsluiting is de Maximalaan gebruikt als een route waarop deze niet is ingericht. Vervolgens is een afsluiting geplaatst (zonder verkeersbesluit) zodat de toegenomen verkeersstroom gestopt is. Gevolg was wel dat het Trefpunt in een bepaalde vorm van “sociaal isolement” terecht is gekomen dat niet de bedoeling is geweest bij de ontwikkeling van de wijk. De bestemming van de Maximalaan is verkeers-/verblijfsgebied, waarbij de Prins Hendriklaan alleen de bestemming verkeer heeft. Reactie: De aanbevelingen van Duurzaam Veilig zijn erop gericht om de verkeersveiligheid te verhogen. Bij een goede verkeersveiligheid zal in het algemeen ook de leefbaarheid verbeteren. Dit betekent dat met de juiste inrichting de weg als veilig gezien mag worden en daarmee ook wordt tegemoetgekomen aan het uitgangspunt van art 2 c en d van de Wegenverkeerswet. Daarnaast bestond destijds het gevaar dat bouwverkeer voor het Trefpunt gebruik zou gaan maken van de Prins Hendriklaan: het “verbeteren” moet ook in deze context worden gelezen:

5. en 6. Hart voor verkeer betoogt dat het verkeersbesluit van 2014 aan zou geven dat <i>“de tijdige (bedoeld is naar wij aannemen “tijdelijke”) om te zetten in permanente maatregelen, in de wetenschap dat..... het overige onnodige (doorgaande) gemotoriseerde verkeer zal terugkomen als de afsluitingen worden opgeheven.”</i>	Reactie: Zoals bekend, is er geen sprake meer van bouwverkeer. De Prins Hendriklaan kan enig meer verkeer goed verwerken zonder dat de verkeersveiligheid of leefbaarheid in gevaar komen. Er is berekend met behulp van het verkeersmodel Ermelo dat er na openstelling in 2030 maximaal zo'n 800 tot 950 motorvoertuigen per etmaal door de laan zullen gaan rijden op het gedeelte ten westen van de Maximalaan, resp. ten oosten van de Oranjelaan, terwijl er op het middengedeelte tussen ca. 640 en 700 mv/etm zullen rijden; zie onderstaand figuur 2.
--	--



Figuur 2: situering geanalyseerde wegvakken met intensiteiten

5. en 6. Voorts stelt Hart voor verkeer, dat <i>“Aanvullend wordt in de zienswijzenota over het voorgenomen verkeersbesluit door de gemeente Ermelo gesteld dat het vigerende GVVP ‘verouderd’ is, zonder dat gemotiveerd wordt op welke onderwerpen het plan achterhaald is”</i>.	Reactie: De gemeente heeft in haar betoog (bij de Raad van State) aangegeven dat zij zich inzet voor een ruit in Ermelo, waardoor doorstroming van het verkeer beter wordt. Sinds het vaststellen van het GVVP in 2014 is de mobiliteit veranderd, blijft deze ook in de toekomst veranderen, is de economie aangetrokken, zijn wijken afgebouwd en worden nieuwe gebouwd. Technisch verandert er ook veel in de wereld die zich met verkeer/mobiliteit bezighoudt. Met andere woorden: Ermelo en haar omgeving veranderen en daarmee ontstaan ook nieuwe inzichten.
7. In het besluit staat: <i>“Dat met deze maatregel de aanrijtijden van hulpdiensten kan worden verkort”</i>. Hart voor verkeer stelt daarover in randnummer 7: <i>“Met deze overweging wordt verondersteld, dat de buurt nu onvoldoende bereikbaar is voor nood- en hulpdiensten. De bereikbaarheid voor hulpdiensten kan echter prima gewaarborgd worden met een aanpassing van de huidige verkeersmaatregelen. Door bijvoorbeeld verwijderbare of verzinkbare palen tot te passen, kan....de route te allen tijde worden</i>	Reactie: De stelling van Hart voor verkeer is op zich juist. Maar het doel van de gemeente is breder: men beoogt met de openstelling in Ermelo Noord ook een veel helderder verkeerstructuur te realiseren: immers het wegennet wordt logischer en beter begrijpbaar voor onbekenden in dit gebied. Bovendien wordt de Prins Hendriklaan en omgeving toch beter bereikbaar, speciaal ook voor hulpdiensten. En zoals al eerder aangegeven, wordt het wegennet in Ermelo Noord robuuster, omdat bestemmingsverkeer na de openstelling meer alternatieve routes krijgt. Het verkeer wordt hier evenwichtiger verdeeld (beter spreiding). En daarmee wordt het wegennet ook toekomstvaster, want het heeft in zijn geheel meer capaciteit, omdat er meer alternatieve routes zijn. In het laatste verkeersbesluit van 2018 is

<i>opengesteld voor nood- en hulpdiensten</i>".	uitgegaan van 900 mvt/etm. Hierbij is ook rekening gehouden met ontwikkelingen in bijvoorbeeld de "Driehoek". Op basis van de weginrichting en aantallen voertuigen kan een weg als de Prins Hendriklaan tot 5000 voertuigen/etm ook nu zonder meer verwerken.¹ Op basis van het verkeersmodel, inzichten van nieuwbouw in Ermelo, andere wijze van mobiliteit in de toekomst e.d. komen wij naar verwachting hier nooit aan. Op basis van de aanhaking van het Trefpunt op de Prins Hendriklaan is te verwachten dat het merendeel de Prins Hendriklaan direct weer verlaat richting Harderwijkerweg en Koolbaanweg.
8. Hart voor verkeer twijfelt er ernstig aan of de geslotenverklaring voor vrachtauto's wel werkt zonder aanvullende infrastructurele maatregelen of intensieve handhaving. Vrachtverkeer zou een geslotenverklaring vaak ofwel bewust negeren ofwel over het hoofd zien omdat men meestal met navigatiesystemen rijdt. Ook zou het besluit niet aangeven hoe met noodzakelijk verkeer moet worden omgegaan, zoals verhuishagens en leveranciers. Een onderbord <i>"uitgezonderd bestemmingsverkeer"</i> zou geen enkele juridische status hebben.	Reactie: Een dergelijke geslotenverklaring wordt in het algemeen gerespecteerd. Indien er veel overtredingen zouden optreden, dan is handhaving gewenst. Tegenwoordig is dit simpel door middel van cameradetectie (dit wordt ook veel toegepast voor de handhaving van zogenaamde tijdvensters voor vrachtverkeer). Ontheffing voor noodzakelijk verkeer is wel degelijk genoemd in het besluit. Er is wel degelijk jurisprudentie rond het begrip: dat leert dat het "hoofdbord" vigeert, tenzij men kan aantonen dat men tot de uitzondering behoort. De gemeente heeft aangegeven meerdere plateaus en twee versmallingen aan te brengen. Dit mag letterlijk en figuurlijk als een drempel gezien worden om met vrachtverkeer over de Prins Hendriklaan te rijden.
9. Volgens Hart voor verkeer wijzigt de functie van de Prins Hendriklaan na openstelling van een weg met overwegend verblijfsfunctie naar een weg met een verkeersfunctie, want aldus haar <i>"volgens het besluit zal de weg opengesteld worden voor gemotoriseerd doorgaand verkeer"</i>. Te meer <i>"omdat er geen maatregelen worden voorzien om een gepaste rijsnelheid af te dwingen"</i>. Volgens Hart voor verkeer is het de vraag of fietsers op de gelijkwaardige kruisingen en aansluitingen wel voorrang zal krijgen. Bovendien zou het invoegen vanuit de erven op de weg en vanaf het fietspad bij de rotonde	Reactie: Deze stelling is onjuist. De weg is en blijft onderdeel van een 30 km/h-gebied conform de aanbevelingen voor een erftoegangsweg volgens het principe Duurzaam-Veilig Wegverkeer naast borden met de geslotenverklaring voor vrachtwagens; voorts worden op een kruising en ten minste twee T-aansluitingen plateaus aangebracht en worden op de overige T-aansluitingen aandachtsmarkeringen aangebracht, die attentieverhogend werken. Bovendien wordt een half verhard voetpad gerealiseerd. Hiermee wordt voldoende duidelijk gemaakt, en fysiek afgedwongen, dat sprake is van een erftoegangsweg met een overheersende verblijfsfunctie; het rijgedrag is door de maatregelen daaraan aangepast. Voor alle duidelijkheid: de weg zal ook gebruikt worden door enig verkeer dat elders moet zijn. Dit was in het verleden ook het geval en gebeurt op vele plaatsen elders in Ermelo ook zonder problemen. Zoals aangegeven zal sprake zijn van zo'n 900 mvt/etm in 2030 in twee richtingen tezamen. Dit zijn intensiteiten die overal in Nederland zonder problemen optreden met gemengd verkeer. Gelet op de voorgestane inrichting met plateaus, dus remmers en attentieverhogers, zijn veiligheidsproblemen voor fietsers niet aan de orde. Bij deze intensiteiten zijn er ook geen problemen om de laan

¹ In het verleden, in de versie van het CROW, het kenniscentrum voor verkeer en vervoer, -Handboek ASVV 2004, werd een intensiteit van 5.000 à 6.000 motorvoertuigen/etmaal genoemd bij een maximale spitsintensiteit van 10%. Daarbij wordt opgemerkt dat de stedenbouwkundige opzet, uitstraling en vormgeving van het gebied van belang zijn. Die voldoen daaraan in onderhavig geval.

Harderwijkerweg lastiger worden. Ook zou volgens Hart voor verkeer de functie, het gebruik en de vormgeving van de weg uit balans raken, omdat deze eerder als gebiedsontsluitingsweg zou gaan functioneren.	op te rijden. Bovendien wordt uit voorzorg de fietser uit de voorrang gehaald op het fietspad vanuit het Trefpunt. De functie, het gebruik en de vormgeving van de laan zijn geheel op elkaar afgestemd als erftoegangsweg conform de principes van Duurzaam Veilig Verkeer. Met de voorgestane vormgeving, dus inclusief het voetpad, is de veiligheid van alle weggebruikers gewaarborgd.
10. Hart voor verkeer ziet het als onveilig dat voetgangers van de zuidzijde van de laan deze moeten oversteken om op het voetpad aan de noordzijde te komen gezien de verwachte toename van het verkeer en de hogere snelheid zonder remmende maatregelen en handhaving. Bovendien zou de politie niet handhaven zonder die maatregelen.	Reactie: Men gaat uit van de onjuiste veronderstelling dat er geen snelheidsremmende maatregelen zullen worden genomen. Daarbij blijven, zoals al eerder aangegeven, de intensiteiten laag. De hier geschetste situatie, een voetgangersvoorziening aan een zijde van de weg doet zich zonder problemen op vele locaties in Nederland en ook in Ermelo voor.
17. Hart voor verkeer kon niet verifiëren of met een actueel model is gewerkt.	Reactie: Zoals in onze eerdere notitie van januari 2018 is besproken, heeft het verkeersmodel als basisjaar 2015. Het bevat de belangrijkste wegen in en om Ermelo en berekent onder meer de verwachte verkeersintensiteiten voor 2030.²
18. Hart voor verkeer twijfelt eraan dat de verkeersintensiteit lager dan 500 mvt/etm zal zijn. Zij verwacht veel meer gemotoriseerd verkeer.	Reactie: Zoals in onze eerdere notitie van januari 2018 is beschreven, wordt op basis van het gebruikte verkeersmodel in 2030 een intensiteit van 900 mvt/etm geprognostiseerd. Dit aantal wijkt af van de eerdere verkeersbesluiten waarin sprake was van 500 mvt/etm, onder meer omdat rekening is gehouden met extra woningbouwontwikkelingen in Ermelo.
Conclusies Hart voor verkeer: <i>“Hart voor verkeer beoordeelt dat het verkeersbesluit van 14 februari 2017:</i> ▪ <i>strijdig is met het gemeentelijk beleid en de principes van Duurzaam Veilig (DV);</i> ▪ <i>diverse tegenstrijdigheden bevat;</i> ▪ <i>onvoldoende gemotiveerd is;</i> ▪ <i>daarmee geen grondslag heeft voor een zorgvuldig afgewogen besluit.</i> <i>Strijdig met het gemeentelijk beleid, omdat in het GVVP staat dat de Prins Hendriklaan niet zal worden opengesteld voor gemotoriseerd verkeer.</i>	Reactie: het GVVP is op een aantal punten verouderd, waarbij sprake is van voortschrijdend inzicht, zoals het gemeentebestuur reeds eerder heeft betoogd. Wij zijn van mening dat de verschillende hier genoemde punten wel voldoende zijn gemotiveerd en/of weerlegd bij de behandeling van de door Hart voor verkeer genoemde zaken. Bij het weer openstellen van de Prins Hendriklaan spelen de volgende overwegingen. Ten overvloede herhalen wij deze: ▪ Door de weg opnieuw open te stellen ontstaat een veel helderder verkeerstructuur in Ermelo Noord: het wegennet wordt hier logischer en beter begrijpbaar voor onbekenden in dit gebied; ▪ De Prins Hendriklaan en omgeving wordt beter bereikbaar, speciaal ook voor hulpdiensten en wordt eer gedaan aan de slogan van het Rijk: “112 als elke seconde telt”; ▪ Voorts wordt het wegennet in Ermelo Noord

² Verkeersmodel Ermelo, Technische rapportage, HaskoningDHV Nederland BV, T&PBE3581R001D01, 7 oktober 2016

<i>Strijdig met de principes van DV, want de weg zal een gebiedsontsluitingsfunctie krijgen. Er is sprake van tegenstrijdigheden tussen het verkeersbesluit van 5 maart 2014 en het verkeersbesluit van 14 februari 2017. In 2014 werd door de gemeente Ermelo beweerd dat "Het Trefpunt voor het gemotoriseerd verkeer goed ontsloten wordt. en dat de bereikbaarheid voor alle bewoners gewaarborgd is". Zonder verdere motivatie. wordt in 2017 het tegendeel beweerd. In het verkeersbesluit van 14 februari 2017 ontbreekt de motivatie voor het opheffen van de verkeersmaatregelen. Er wordt niet uitgelegd wat de huidige knelpunten zijn en hoe deze met het weghalen van de maatregelen worden opgelost."</i>	robuuster: er zijn meer alternatieve routes mogelijk. Het verkeer wordt hier evenwichtiger verdeeld (betere spreiding); - En daarmee wordt het wegennet ook toekomstvaster, want het wegennet heeft in zijn geheel meer capaciteit, omdat er meer alternatieve routes zijn. Voorts merken wij nog het volgende op: - Vastgesteld kan worden dat openstelling van de Prins Hendriklaan vanuit verkeerskundig oogpunt gezien beperkte consequenties heeft. - De berekende intensiteiten van 900 mvt/etm kunnen goed verwerkt worden op het bestaande profiel en deze intensiteiten passen bij het karakter van een erftoegangsweg. Een dergelijke erftoegangsweg kan zonder afwikkelings- of veiligheidsproblemen zelfs aanzienlijk meer dan het dubbele aan verkeersintensiteit verwerken Tot zo'n 5.000 à 6.000 mvt/etm toe). - De openstelling heeft een positief effect op een aantal wegen in de directe omgeving. Zowel op de Hoenderweg (-50) als ook op de Julianalaan (-250) neemt het verkeer af. - Op de Harderwijkweg ten zuiden van de Prins Hendriklaan neemt het verkeer iets toe: er vindt dus een verschuiving plaats van een route via de Julianalaan naar de Harderwijkweg en de Prins Hendriklaan. Er is sprake van een zekere spreiding van het verkeer.
--	--

4. Beoordeling principe-uitwerking profiel en tracé Prins Hendriklaan

Het gemeentebestuur heeft het volgende principeontwerp aan ons voorgelegd.



Figuur 3: principe-ontwerp Prins Hendriklaan

Kenmerken van dit ontwerp:

- Ten aanzien van de inrichting van het lengte- en dwarsprofiel:
- Er wordt een plateau aangebracht op de kruising met de Oranjelaan/Máximalaan oostzijde, en het kruisingsvlak wordt verkleind.

- Ook op de aansluiting van de Regentesselaan wordt een plateau aangebracht, en de fietsers worden erop geattendeerd dat er een rechtsvoorrangssituatie bestaat.
- Tenslotte wordt een plateau aangebracht bij de aansluiting van de Máximalaan westzijde.
- Het bestaande plateau bij de Hoenderweg blijft gehandhaafd.
- Op de aansluiting van de Alexanderlaan en de Beatrixlaan worden aandachtsmarkeringen aangebracht.
- Op deze wijze is sprake van een duidelijke indeling van wegvakken met een zodanige lengte, dat van nature een snelheid van 30 km/h wordt afgedwongen; daarbij gaan wij ervan uit dat plateaus drempels hebben met een ontwerpsnelheid van 30 km/h conform de CROW-aanbevelingen. Daarnaast is sprake van een rijbaanversmalling tussen Maximalaan westzijde en de Regentesselaan tot 5 m, hetgeen visueel doorwerkt in het rijgedrag.
- Aan de noordzijde van de laan wordt een voetpad aangelegd tussen de Harderwijkerweg en de Hoenderweg. Dit voetpad wordt ca. 1,50 m breed. Het wordt uitgevoerd als half verhard pad.
- Op alle toegangen van de Prins Hendriklaan tussen de Harderwijkerweg en de Hoenderweg wordt het bord “verboden voor vrachtverkeer” (C07-RVV) met onderbord “uitgezonderd bestemmingsverkeer” (OB108) aangebracht.
- Het dwarsprofiel van de rijbaan bedraagt globaal tussen de 5 en 6 meter afhankelijk van de locatie.
- Alle overbodige borden en obstakels worden verwijderd.

Op de hier beschreven wijze wordt naar ons oordeel een duidelijk herkenbare erftoegangsweg gecreëerd, die qua functie, gebruik en vormgeving past bij dit type weg conform de principes van Duurzaam Veilig. Als bijlage treft u het rapport d.d. 25 juli 2019 “Inrichting Prins Hendriklaan en aansluitende lanen als erftoegangsweg binnen de bebouwde kom” waarin wij de inrichting aan de principes van Duurzaam Veilig Wegverkeer hebben getoetst. Korte tijdshelpe verwijzen wij daarnaar. Samengevat geldt het volgende:

- de Prins Hendriklaan heeft een wegbreedte van ca. 5,50 m en voldoet hiermee aan het criterium voor een erftoegangsweg (4,80 – 5,80 m).
- Ook de voor 2030 geprognoseerde intensiteiten, die variëren van 700 tot 950 motorvoertuigen per etmaal, afhankelijk van het bestudeerde wegvak, vallen in de categorie, die past bij de erftoegangsweg (tot 5.000 à 6.000mvt/etm).
- De Prins Hendriklaan is tussen de Maximalaan/Oranjelaan en de Julianalaan ruim 600 m lang. Er zijn derhalve 6 à 7 snelheidsremmers gewenst: één aan beide entrees en 4 à 5 op de tussenliggende wegvakken. In het ontwerp wordt voorzien in die snelheidsremmers. Nabij de remmers ter hoogte van de entrees worden de borden 30-km/h-zone geplaatst gecombineerd met de belijning dwars op de rijbaan en de 30-cijfers.

De weg kan dus ook uit oogpunt van verkeersveiligheid zonder meer opengesteld worden voor alle verkeer met uitzondering van vrachtverkeer.

5. Colofon

Opdrachtgever	: Gemeente Ermelo
Project	: Openstelling Prins Hendriklaan
Dossier	: BF8545-101-100
Kenmerk	: TPNT1906201439
Omvang rapport	: 6 pagina's
Auteur	: Jon van Dijk
Interne controle	: Peter Nijhout
Projectleider	: ir. J.A.M. van Dijk
Projectmanager	: drs.ing. A. van Tatenhove
Datum	: 25 juli 2019
Naam/Paraaf	: