



Nr. e190040141
Zaaknr. 18e0000265

Vergadering van werkgroep Prins Hendriklaan (PHL)

Plaats: Zaal Leuvenum gemeentehuis Ermelo

Datum : 11-09-2019

Tijd : 20:00- 22:45

Aanwezig

(Gemeente Ermelo)
(Gemeente Ermelo)
(Gemeente Ermelo)
(bewoner Alexiahof)
(bewoner Regentesselaan).
(bewoner Prins Hendriklaan)
(bewoner Marijkelaan)
(bewoner Marijkelaan)
(bewoner Oranjelaan)
(bewoner Oranjelaan)
(bewoner Oranjelaan)
(bewoner Oranjelaan)
(bewoner Maximalaan)
(bewoner Maximalaan) (aangepast 16/12/2020 nav mail bewoner van nr ...)

Agendapunt Omschrijving

Opening en voorstellen

De aanwezigen stellen zich voor en delen hun standpunt en visie over de Prins Hendriklaan en de gevolgen voor de omgeving.

■■■■■■■■■■: Projectleider en beleidsmedewerker mobiliteit, gemeente Ermelo. Uitgangspunt van de gemeente: blokkades weg. Op basis van verkeersmodel is de impact beperkt, maar de angst op basis van het verleden is ook te begrijpen. Met beperkte middelen toch kijken of we wat kunnen bereiken en dan door monitoring en evaluatie verder bouwen.

■■■■■■■■■■: trainee gemeente Ermelo, notulist.

■■■■■■■■■■: Verkeerskundige gemeente Ermelo
(Alexiahof).

(Regentesselaan). Geeft belang van denken in oplossingen aan, zien we niet teveel beren op de weg met de beperkte autostromen die ontstaan? Wat kan de gemeente nog meer doen? Trefpunt komt uit het isolement, omrijden voor zuidelijk gelegen deel naar Harderwijk vervalt, de gemeente neemt al maatregelen zoals het plaatsen van wegversmallingen, drempels en 30km zone.

(Prins Hendriklaan). Belangrijk dat de hele wijk veilig blijft, het belang waarom de weg open moet is hem niet duidelijk. Plan zoals het er nu ligt niet veilig, op alle kruisingen Prins Hendriklaan moeten plateau's komen.

(Marijkelaan). Begrip voor de discussie, maar angst voor het verkeer vanuit de Hoenderweg. Veilige wijk, wil overlast gelijkmatig verdelen.

(Marijkelaan). Kijk naar de effecten van het openen van de PHL op de zuidkant van de wijk. Angst voor doorgaand verkeer dat drempels zal ontwijken. (Van Veldzicht over Hoenderweg naar Julianalaan). Kruispunt Alexanderlaan-PHL is nu geen remmende factor om verkeer vanuit Hoenderweg te weren.

(Oranjelaan). Zorgen over zuidelijk gedeelte wijk en de (aanzienlijke) snelheid van het verkeer door de lengte van de weg. Vraag: wat wil de gemeente? Is er ruimte voor wensen van bewoners?

Antwoord ■■■■■■■■: De plannen zijn getoetst en het concept voldoet aan de richtlijnen van duurzaam veilig, daar ligt niet veel ruimte meer in alle overwegingen die meegenomen moeten worden. De angsten ten aanzien van het verkeer op omringende wegen begrijp ik, daar is ruimte om wat te doen, kijken wat er mogelijk is met beperkte middelen. Het college van B&W neemt dinsdag (17/9) een besluit. Dat wordt

woensdag gepubliceerd. Dan is er een zienswijze termijn van 6 weken. Ruimte voor de dialoog moet er blijven en is er ook.

(Oranjelaan). Zorgen om sluipverkeer (noord-zuid). We hebben als bewoners ook al nagedacht over mogelijke oplossingen.

(Oranjelaan). Wil constructieve oplossing.

(Oranjelaan). Angst verkeersveiligheid. In de ochtend intensief gebruik door fietsers/scholieren. 4 naast elkaar. Druk op Oranjelaan opgemerkt wanneer verkeer bij 't Weitje opstroopt.

(Maximalaan). Zorgen om gevoel van veiligheid in de wijk. Er moet rekening worden gehouden met gezinnen en huisdieren in de straat.

(Maximalaan). Zorgen verkeersveiligheid. Twee keer bijna ongeval met kinderen toen de blokken tijdelijk wegwaren. Koninginnewijk en Trefpunt zijn wijken met veel kinderen/gezinnen. Moet veiliger. Zorgen om hardrijders en sluiprouteverkeer.

Dialoog

Er vindt een gesprek plaats waarbij een meerdere punten naar voren komen.

Gemeenschappelijke deler is veiligheid. Als de PHL open gaat zal de situatie gemonitord worden en daarna geëvalueerd. Voor de hulpdiensten is het belangrijk om niet te veel drempels te leggen, die ondervinden hier hinder van.

De bewoners van de PHL komen van de 0 situatie en krijgen opeens verkeer, daar zal men aan moeten wennen, anderzijds heeft de gemeente een zekere zorgplicht. We kunnen maatregelen treffen met beperkte budgetten en bestaande middelen, ondertussen monitoren wat het effect hiervan is en dan doorontwikkelen. ■■■■ geeft aan dat de blokken verplaatsbaar zijn en dat deze tijdelijk op een plek neergezet kunnen worden terwijl het effect hiervan gemeten wordt. Verder moet in ogenschouw genomen worden dat de situatie t.o.v. de vorige openstelling veranderd is omdat alles in de wijk nu een 30 km/uur regiem heeft en er maatregelen op de Prins Hendriklaan komen.

Inhoudelijke discussie volgt over snelheidremmende middelen. Voorbeelden als s'Heerenloo, Veldwijk en Oude Telgterweg passeren de revue. De lange rechtstanden van de lanen nu nodigen uit om harder te rijden. Gedachte over 1 richtingsverkeer: dit leidt tot rondrijdend verkeer en daarnaast in het algemeen hogere snelheden omdat er geen tegenliggers zijn.

Een bewoner geeft aan dat handhaving mist in de, door de gemeente, geschetste situatie. En vraagt zich af welke marge er gebruikt wordt bij de monitoring:

Monitoring zal geschieden door metingen van telslangen en VIA-software (deze maakt gebruik van data die door o.a. navigatiesystemen en andere telefoon-apps vrijkomen). Binnen de verkeerskunde is de V-85 waarde een waarde die als richtlijn wordt gebruikt voor de indicatie van snelheden. De V-85 betekent dat 85% van de gebruikers zich aan een zekere snelheid houdt, dat wordt als acceptabel gezien. Voor 30 km/uur wegen ligt het plafond meestal rond de 37 km/uur.

Er lopen en worden nog nadere afspraken met handhaving gemaakt, zeker in het begin is het van belang dat mensen desnoods preventief duidelijk wordt gemaakt dat verwacht wordt dat men zich aan de snelheid houdt en zich in een woonwijk bevindt.

Uiteindelijk wordt consensus bereikt om straat voor straat door te nemen wat daar aan (tijdelijke) maatregelen nodig zouden zijn. Door met blokken te werken, te monitoren, te evalueren en aan te passen zal gewerkt moeten worden naar een definitieve inrichting. De gemeente geld vrij zal maken om naar die definitieve inrichting toe te werken.

Vooraf aandacht besteden aan lange wegen waar makkelijk snelheid gemaakt kan worden. Homogeniteit in de buurt qua indeling en snelheid. Sluipverkeer moet zoveel mogelijk voorkomen worden.

Oplossingen/ aandachtspunten: besproken per straat

Alexanderlaan.

- De vrees is dat verkeer onnodig vanuit de Hoenderweg en het Trefpunt gebruik gaat maken van de route Alexanderlaan, Marijkelaan, Irenelaan.
- Wellicht negatieve impact te verwachten door de nieuwe, nog te plaatsen, snelheidsremmende maatregelen op Julianalaan zelf (dus wellicht meer Julianalaan ontwijkend verkeer).
- Verschillende opties worden besproken ten aanzien van de kruising Hoenderweg tot en met Maximalaan om bovengenoemde stroom tegen te kunnen houden (extra plateau kruising Alexanderlaan, groot plateau Alexanderlaan-Maximalaan, extra drempel, aanpassen plateau Hoenderweg). De gemeente doet hierin nog geen directe toezeggingen (zie voetnoot 1 volgend pagina).
- Begin van de Alexanderlaan wordt aangewezen om snelheidsremmende maatregelen te plaatsen. Keuze valt op chicane vorm van 3 blokken (2 blokken aan een zijde van de weg, daar tussenin een derde blok) Hoe eerder de obstakels gezien worden, hoe eerder men deze weg zal mijden.
- Er zal rekening gehouden worden met uitritten bij het plaatsen van de blokken (geldt voor alle aangewezen plekken, overleg met bewoners zal t.z.t. plaatsvinden).

Marijkelaan/Irenelaan

- Halverwege Marijkelaan chicane.
- Verwachting is dat tegengestelde route ook gebruikt wordt, op de Irenelaan moeten daarom zo dicht mogelijk bij de kruising met de Julianalaan ook blokken komen. Dit moet verkeer er van weerhouden om de weg in de slaan.

Margrietlaan/ Regentesselaan/Stadhouderslaan

- Deze wegen worden naar verwachting niet gebruikt als doorgaande wegen. Na evaluatie blijft het altijd mogelijk hier eventueel maatregelen toe te passen.

Beatrixlaan/Koningin Emmalaan

- De huidige chicanes functioneren onvoldoende, je rijdt er doorheen zonder vaart te minderen. Bij de vorige openstelling werd er hard en veel gereden.
- Huidige locaties worden aangepast naar een chicane van 3 blokken zoals op andere plekken aangewezen deze avond.
- Nabij Prins Hendriklaan zal een extra chicane geplaatst worden zodat het bij het zien van de maatregel op voorhand minder interessant is om de weg in te rijden.

Oranjelaan

- Lange rechtstanden nodigen snelheid uit.
- 3 chicanes worden benoemd (halverwege Prins Hendriklaan-Anna van Burenlaan, Anna van Burenlaan-Koningin Emmalaan en tot slot tussen Koningin Emmalaan en Nassaulaan)
- Kruising Emmalaan met Oranjelaan is een onoverzichtelijke kruising. Extra aandacht vragen voor kruising, vanuit de gedachte nu eerst beperkte middelen te gebruiken wordt nu eerst belijning toegepast zoals die op de Prins Hendriklaan gebruikt wordt (piano en bliksem).
- Op de Nassaulaan ligt de snelheid hoger dan gem. 30 km/u. Op dit moment wordt daar niets aan gedaan. Dit wordt meegenomen in de mobiliteitsvisie waarbij wordt beschreven hoe we in Ermelo met onze wijken willen omgaan. Vanuit een overkoepelende visie moet hierover worden nagedacht. Dit blijft wel een monitor punt.
- Voorbeelden negatieve verkeersimpulsen worden genoemd. "Zweedse" drempel die omhoog komt als mensen te hard rijden. Brengt ook veiligheidsrisico's met zich mee.

Maximalaan.

- Telslangen neerleggen. Het zijn vooral mensen die er wonen die te hard rijden. Gedrag beïnvloeden (bv smileys, elkaar er op aanspreken). Overlast van post/pizza/boodschappen bezorgers. Smileys hebben beperkte impact omdat na verloop van tijd men er aan gewend raakt. Daarom rouleren de smileys die de gemeente Ermelo heeft door de gemeente.
- Een 4-tal locaties worden aangewezen om remmende maatregelen te nemen. Voor met name aan de kant waar nog woningen worden gebouwd (oostkant) moet bekeken worden waar precies. Na bouw hiervan lijkt een herplaatsing logisch. Een chicane van 3 blokken wordt teveel, blokken aan het begin van de entree zou al veel uitkomst kunnen bieden.
- Strook tussen entrees hofjes wordt volgens bewoners vaak hard gereden. Snelheid eruit halen kan met een blok. Voorbeeld wordt genoemd van geparkeerde auto die een remmend effect creëerde in de praktijk.

Prins Hendriklaan:

- Waarom niet op elke kruising een plateau of extra drempels tussen de plateau's: een van de argumenten waarom we de weg open willen hebben is de routes voor hulpdiensten. Van hen, maar ook van andere diensten t.a.v. bijvoorbeeld de regiotaxi of vervoer van mindervaliden, komt de oproep om minder drempels op de wegen te plaatsen. Men heeft er werkelijk last van (zowel de dienst als de patiënt). Daarnaast voldoet de concept-inrichting aan de richtlijnen van Duurzaam Veilig. Drempels en plateau's brengen ook weer negatieve effecten met zich mee zoals remmen en optrekken. Ook het kostenaspect is iets wat mee speelt. Daarnaast moet een maatregel effectief zijn, kan het zonder die maatregel en doen we het wel dan geven we eigenlijk onnodig geld uit.
- De entree met de hagen moet duidelijk maken dat men in een ander gebied terecht komt en dat men de snelheid moet aanpassen. Een optie zou nog kunnen zijn een drempel aan de versmalling toe te voegen. Aan de kant van de Alexanderlaan zou dit ook kunnen helpen om verkeer vanuit de Hoenderweg tegen te houden¹.
- Kruising Oranjelaan en Prins Hendriklaan wordt verkleind tijdens de technische detailuitwerking. Dit zal een extra remmende invloed hebben. Het kruispunt wordt hiermee ook overzichtelijker.

¹ Later hierover nagedacht, wellicht dat aanpassing van het plateau Hoenderweg een betere is. Optie zou dan zijn om een vergelijkbare constructie als entree Julianalaan (of genoemde voorbeeld Horloseweg) richting doorgaande route Prins Hendriklaan te laten gaan. Hierbij zou dan mijn voorkeur zijn dat Hoenderweg weer geheel 50 km/uur is, past ook bij industriegebied, en dat daar aanvullende maatregelen moeten komen.

- Plan dat er nu ligt voor de Prins Hendriklaan is getoetst door twee ingenieursbedrijven.
- Kruisingsvlak met Beatrixlaan zal tijdens de technische detailuitwerking bekeken worden of door de vorm iets aan te passen nog een remmend effect bereikt kan worden.
- De fietsers vanuit het Trefpunt kunnen geen voorrang krijgen omdat zij vanaf een onverhard pad komen. Geopperd wordt om nog extra beugels te plaatsen zodat fietsers gedwongen worden om snelheid te minderen².
- Ronde met de Harderwijkerweg wordt genoemd dat deze bij drukte moeilijk toegankelijk is. Bij drukte zal er geritst moeten worden, het ontwerp verder klopt, ook met voorrang voor fietser en tussenliggende opstelstrook voor auto's. Een snelheidsremmend middel op de PHL dicht bij de rotonde wordt vanuit de gemeente als gevaarlijk gezien omdat het risico ontstaat dat afslaand verkeer onverwachts moet remmen.

Algemeen:

- Aanvullende maatregelen moeten uitgevoerd zijn zodra de Prins Hendriklaan opengaat. Vanaf dat moment kan de start van monitoring ook plaatsvinden.
- Als er blijkt uit monitoring dat er toch te hard gereden wordt, zullen er alsnog maatregelen getroffen worden. Doorlooptijd van start monitoring tot eerste bruikbare gegevens t.a.v. snelheid en aantallen duurt ongeveer 3 maanden. Een jaar monitoren is nodig om iets te kunnen zeggen richting definitieve ingrepen (denk bv aan invloed seizoenen).
- Voordeel van gebruik van de blokken is dat ze makkelijk te verplaatsen zijn. Evt aanpassing van locaties of opstelling op basis van monitoring en evaluatie kan zo snel opgepakt worden.
- Op een later moment samen aan tafel om eventuele knelpunten uit de praktijk aan te geven.
- Als de PHL opengaat zullen de betonblokken (zigzag) er liggen.
- Bekijken in welke vorm gedrag verder beïnvloed kan worden. Plus zorgen voor een stuk veiligheid zodat de blokken worden gezien. Te denken valt aan herhalingsborden 30 km/uur, plaatsen smileys, markeringen op de weg.
- Tijdens evaluatie wordt gekeken of de genomen maatregelen het gewenste effect hebben gehad en zal er naar een "mooiere" oplossing gekeken worden die past binnen de uitstraling van de wijk.
- De Hoenderweg zal worden voorgedragen als mogelijk onderwerp van het uitvoeringsprogramma dat volgt uit de nieuw op te stellen mobiliteitsvisie.
- Eenrichtingsverkeer heeft als groot nadeel dat een rondrijdcircuit ontstaat. Daarnaast zijn de snelheden vaak hoger bij eenrichtingsverkeer omdat er geen tegenliggers zijn.
- Samen met Prorail wordt onderzoek gedaan naar alle spoorovergangen in Ermelo. In dat traject wordt gekeken welke alternatieven er zijn te bedenken en welke uiteindelijk haalbaar zouden zijn.

Planning

- Week 38: het college neemt een besluit (dinsdag 17 september), 18 september publicatie Staatscourant.
- Stuk ligt zes weken ter inzage, mogelijkheid voor zienswijze
- 20 november zal definitieve besluit naar Raad van State gestuurd worden.
- Wachten op uitspraak Raad van State.

Rondje laatste opmerkingen:

- Fijn om een constructief gesprek te hebben maar de uitwerkingen zijn bepalend.
- Goed dat de dialoog nu op gang komt maar had ook eerder gemogen.
- Veiligheid is belangrijk.
- Zinvol om te kunnen zien dat er maatregelen worden genomen. Monitoring is nodig net als evaluatie en gesprek. Evaluatiegroep(en) niet te groot laten worden, desnoods per straat evalueren.
- Constatering dat veel verschillende straten zijn vertegenwoordigd, jammer dat Beatrixlaan niet aanwezig is.

Aanvullende acties en afspraken.

- Monitoring doormiddel van: telslangen, gegevens VIA-software, handhaving.
- Aanbrengen van (tijdelijke) chicane (zigzag blokken) en extra markeringen volgens onderstaande tekening.
- Gebruik van betonnen "lego"-blokken, 2 hoog, chicanes bestaan in basis uit 3 x 2 blokken.
- Bij plaatsen blokken (chicane) vindt afstemming met de directe bewoners plaats.

² Achteraf en aanvullend: De suggestie die gedaan is een logische om de snelheid van de fietser er uit te halen, hierdoor beter opvalt en zelf waarschijnlijk beter zal uitkijken. Hier komen altijd een aantal tegenstrijdige uitgangspunten bij elkaar. Uit onderzoek blijkt dat fietsers het liefst routes nemen waarop zo min zich mogelijk obstakels bevinden (fietsen stimuleren is een van de speerpunten binnen Ermelo). Daarnaast zijn er vergelijkbare plekken in Ermelo aan te wijzen waar de fietser de rijbaan oversteekt of gaat volgen zonder dat dit veel problemen oplevert. Aandachtspunt voor bij de monitoring.

- Na een jaar wordt het effect van de maatregelen geëvalueerd en in geval van positief effect wordt een mooiere oplossing gezocht dat past bij het karakter van de wijk. Tussentijds zal contact blijven bestaan tussen gemeente en bewoners om gegevens te delen t.a.v. monitoring en eventueel de genomen maatregelen aan te passen.
- Hoenderweg en Nassaulaan gaan als benoemd onderwerp naar de longlist van de mobiliteitsvisie.



Bijlage: basis document monitoring