

Nota van beantwoording zienswijzen

Verkeersbesluit openstelling Prins Hendriklaan Ermelo
versie 12 november 2019
Corsanr: e190046176

Algemeen

Het verkeersbesluit dat moet leiden tot openstelling van de Prins Hendriklaan in Ermelo voor doorgaand verkeer is een lang lopend dossier.

Naar aanleiding van de tussenuitspraak van de Raad van State op 29 mei 2019 en een bewonersavond gehouden op 19 juni 2019 heeft het college gemeend uitstel te moeten aanvragen. Tevens had zij bij het verzoek aan de Raad van State de mogelijkheid ingebouwd om opnieuw zienswijzen in te dienen. Het uitstel is verleend conform verzoek waarmee de uiterste publicatiedatum van het definitieve verkeersbesluit op 20 november 2019 is gesteld. Het concept verkeersbesluit en bijbehorende stukken hebben met ingang van de dag na de publicatie gedurende zes weken ter inzage gelegen.

Van de gelegenheid om een zienswijze kenbaar te maken, hebben 7 instanties en/of personen gebruik om zienswijzen in te dienen.

Nr.	Corsanr	
1	e190045293	
2	e190045356	
3	e190045584	
4	e190045585	
5	e190045241	
6	e190045583	
7	e190045242	

Alle ingediende zienswijzen hebben dezelfde basis (nr. 1), per individu zijn soms aanvullingen gemaakt. De zienswijzen zullen dan ook gezamenlijk worden besproken. Op de zienswijzen zal hieronder inhoudelijk worden ingegaan. De zienswijzen zullen waar mogelijk in samengevatte vorm worden weergegeven. Voor de volledige zienswijzen wordt verwezen naar de bijlage per adressant. Alle ingediende zienswijzen zijn voor 31 oktober ontvangen.

Reactie op zienswijzen

1.1 Samenvatting zienswijze

Indieners zijn van mening dat er een gebiedsontsluitingsweg wordt gerealiseerd over een erftoegangsweg en dat het onderwerp gebiedsontsluiting niet wordt beoordeeld. Daarnaast zijn de voorgestelde maatregelen provisorisch, niet duurzaam veilig en wordt er met de verkeersveiligheid onverantwoord geëxperimenteerd. Voorts vindt men dat de huidige onderzoeken zich niet verhouden met eerdere onderzoeken.

Beoordeling zienswijze

De gemeente is van mening dat de Prins Hendriklaan een erftoegangsweg is en blijft. Zie hiervoor met name ook de bijlagen 2 (punt 9) en 3 (Inrichting conform Basiskennmerken Duurzaam Veilig, blz. 1 en 2) behorend bij het verkeersbesluit. Daarnaast heeft de weg tijdens de wegategorisering voortkomend vanuit het GVVP ook deze categorie meegekregen. Deze weg krijgt op basis van de te verwachten verkeersstromen een inrichting die hierbij hoort en als duurzaam veilig is beoordeeld.

Op de overige wegen ten noorden en zuiden van de Prins Hendriklaan worden tijdelijke maatregelen genomen die uitgebouwd worden naar definitieve (als de maatregelen hun doel bereiken). De verwachte aantallen voertuigen zijn dermate laag dat de gemeente (mede gelet op de onderzoeken) dit een verantwoorde handelwijze acht. De nu voorgestelde maatregelen zijn tot stand gekomen in samenspraak met de bewoners die zich hebben aangemeld voor de werkgroep aan het einde van de 2^e bewonersavond. De gemeente doet met deze maatregelen op de omringende wegen meer dan hetgeen de beide adviserende ingenieursbureaus noodzakelijk achten voor openstelling. De bureaus achten het direct nemen van de aanvullende maatregelen niet nodig omdat de simulaties aangeven dat er niet veel verkeer te verwachten is. De kracht van de tijdelijke chicanes is juist de mogelijkheid om snel aanpassingen te kunnen doen om een aanvaardbare uitvoering te krijgen. Ook is bekend dat welke vorm van snelheidsremmende maatregel ook gekozen wordt dat daar nadelen aan zitten. Het toepassen vanuit bovenstaande gedachte past ook binnen de uitgangspunten van Duurzaam Veilig dat zich richt op een zo veilig mogelijk wegverkeer maar ook binnen realistische en praktische kaders. Voor 30 km/uur zones betekent dat de vermenging van de verschillende type verkeersdeelnemers juist ook voor veiligheid zorgt. Van verkeersdeelnemers blijkt dat zij ook hun gedrag aanpassen bij het zien van andere deelnemers. Daarom is het bijvoorbeeld ook van belang dat kinderen juist op de fiets naar school gaan. Dan leren zij omgaan met verkeerssituaties en leren zij anticiperen. Een 30 km/uur gebied is echter geen speelgebied. Eerder is tijdens de zitting bij de Raad van State al uitgesproken dat inzichten en beleid kunnen veranderen. Daarnaast is de situatie in het gebied nu wezenlijk anders (bijv. alle wegen in Ermelo-Noord zijn nu 30 km/uur) dan bijvoorbeeld in 2006 waar de indiener naar verwijst.

1.2 Samenvatting zienswijze

Het voetpad draagt niet bij aan het veiliger maken van de Prins Hendriklaan omdat elders voetpaden ontbreken. Het voetpad is tevens over een ruiterspad heen geplaatst.

Beoordeling zienswijze

Het voetpad draagt voor de voetganger bij omdat voor de Prins Hendriklaan de mogelijkheid bestaat om van oost naar west te lopen die niet over de weg hoeft te worden afgelegd, doordat naar het Prins Hendrikplantsoen overgestoken kan worden naar de Plas van Beek waar allerlei paden lopen. Het veiligheidsgevoel zal hierbij hoger zijn dan wanneer op de rijbaan gelopen wordt. Daarnaast kan de beleevingswaarde toenemen omdat de voetganger door het groen op een half verhard pad loopt.

Noord Ermelo kenmerkt zich door wegen die aan weerszijden stroken grasvegetatie hebben tot wel 5 meter breed. Deze stroken zijn een goed alternatief indien men er voor kiest om niet op de weg te willen lopen.

Het genoemde ruiterpad is geen officieel ruiterpad en heeft derhalve ook niet de status die indiener het geeft. Een ruiter wordt gezien als bestuurder en zal zich op die wijze ook moeten gedragen. Voor een ruiter geldt bijvoorbeeld dat deze zich niet op een voetpad mag begeven.

1.3 Samenvatting zienswijze

Indieneren vinden de ruit niet logisch, daarnaast zijn voldoende alternatieven aanwezig en heeft een openstelling daarom geen toegevoegde waarde.

Beoordeling zienswijze

Ermelo wordt doorsneden door de spoorlijn. Dit maakt het maken van alternatieve routes lastiger. Daarom is het van belang dat er gebruik gemaakt moet worden van de alternatieven die mogelijk zijn. De Prins Hendriklaan wordt als een extra alternatief gezien, bovendien wordt een doelgroep bereikt die nu moet omrijden en ontstaat de mogelijkheid voor bewoners uit het Trefpunt om direct naar de Kolbaanweg te gaan, een belangrijke ontsluitingsweg in Ermelo. Met de opening wordt het verkeer anders verspreid over Ermelo, meer verkeer zal er niet komen als er naar het grotere geheel gekeken wordt. De verbinding van west naar oost via de Prins Hendriklaan kan juist door de aanwezigheid van de rotondes veilig verlopen, daarnaast kan men zich daarna zowel in noordelijke als zuidelijke richting verplaatsen zonder dat men om moet rijden met negatieve milieueffecten tot gevolg. De Prins Hendriklaan zal een zelfde rol als de Jacob Catslaan vervullen: een alternatief maar met een lagere gemotoriseerde belasting. Daarnaast zijn in het gebied nog meer wegen aanwezig die dezelfde functie hebben als de Prins Hendriklaan krijgt na openstelling, bijvoorbeeld Nassaulaan en de Julianalaan, erftoegangswegen met een verbindende rol. Duidelijk verschil zal zijn dat de weg minder verkeersbewegingen zal hebben maar meer snelheid regulerende maatregelen heeft.

Daarnaast is door de openstelling voor hulpdiensten een versnelling van aanrijdtijden mogelijk.

1.4 Samenvatting zienswijze

Indieneren geven aan dat ruim 100 suggesties zijn gedaan met betrekking tot de inrichting en dat er slechts een is meegenomen in het concept.

Beoordeling zienswijze

Er zijn inderdaad ruim 100 suggesties ingediend voor, tijdens en ook na de 1^e bewonersavond. Vele suggesties hebben echter overlappende gedachten en betrekking op bijvoorbeeld: meer versmallingen, meer drempels, meer aandacht voor het gehele gebied. Daarnaast had een aantal suggesties betrekking op gebieden die niet direct tot de Prins Hendriklaan en directe omgeving behoren.

Een aantal in suggesties genoemde onderwerpen die concreet zijn meegenomen zijn in het proces, ontwerp of waarop toezeggingen zijn gedaan zijn: er is uitstel gevraagd om meer burgerparticipatie mogelijk te maken, er zijn entree versmallingen opgenomen, er is aandacht geweest voor de gevolgen Maximalaan en onderliggende wegen van de Prins Hendriklaan, er worden smileys toegepast (snelheidsdisplays), er is extra aandacht voor het herhalen van (herinneren aan) snelheidszones en er is een (extra) extern ingenieursbureau ingezet om de verkeersveiligheid (nogmaals) te toetsen.

1.5 Samenvatting zienswijze

De bijeenkomst van 11 september zou niet voor iedereen toegankelijk zijn.

Beoordeling zienswijze

Op de bewonersavond van 5 september is de mogelijkheid geboden om zich op te geven voor een werkgroep om op 11 september verder met elkaar in gesprek te gaan. Iedereen kon zich daarvoor opgeven. Voor- en tegenstanders van de opening hebben zich hiervoor aangemeld. Daarnaast heeft na sluiting van de bewonersavond nog een gesprek plaatsgevonden met een van de “trekkers” van de tegenstanders met het aanbod om bij de avond van 11 september aanwezig te zijn. Deze heeft hiervan geen gebruik willen maken.

1.6 Samenvatting zienswijze

Er is naar mening van omwonenden ten onrechte geen onderzoek gedaan naar de benutting van de Kalkoenweg of Lokhorstweg.

Beoordeling zienswijze

De wegen Kalkoenweg en Lokhorstweg zijn meegenomen in de berekeningen in het onderzoek van RHDHV (zie bijlage 2 verkeersbesluit, getallen Hoenderweg). Uit het verkeersmodel blijkt verder dat het verkeer via de Lokhorstweg niet noemenswaardig verandert indien de Prins Hendriklaan geopend of dicht is. Bij de Kalkoenweg zien we wel een verlaging van intensiteit wanneer de Prins Hendriklaan open is. Dit verkeer zal dus de Prins Hendriklaan gebruiken als alternatief. Daarnaast kan verkeer over de Kalkoenweg (komend uit de Hoenderweg) niet naar het noorden rijden omdat dat niet mogelijk is.

2.1 Samenvatting zienswijze

Een persoon geeft aan dat zijn persoonlijke inbreng niet is meegenomen (genegeerd).

Beoordeling zienswijze

Het verslag is een zakelijke samenvatting van hetgeen is besproken. Het is geen uitputtend of woordelijke weergave van het besprokene. Het verslag is verder gemaakt vanuit de uitgangspunten van de avond: met beperkte middelen zoeken naar tijdelijke oplossingen om vandaar verder te bouwen aan een definitieve inrichting passend bij de wijk. Aanwezigen, voor en tegenstanders van openstelling, hebben de gelegenheid gehad om op het verslag te reageren. Alleen de indiener van de zienswijze heeft gereageerd en als gevolg van zijn reactie is het verslag (beperkt) aangepast.

2.2 Samenvatting zienswijze

Indiener is bij aankoop van de grond niet op de hoogte gesteld dat er een voetpad voor de woning zou komen.

Beoordeling zienswijze

Het bestemmingsplan staat een pad toe, dus ook toen indiener de grond verwierf kon hij weten dat het een mogelijkheid was dat er een pad zou komen – daargelaten dat het gebrek aan wetenschap tijdens de indiener niet betekent dat er geen voetpad zou mogen komen.

2.3 Samenvatting zienswijze

Volgens indiener neemt de gemeente een bewust veiligheidsrisico door de V85-norm te hanteren. Daarnaast zijn er geen SMART afspraken gemaakt, zodat alles voor de gemeente vrijblijvend is.

Beoordeling zienswijze

De gemeente hanteert de 30 km/uur norm. Als minder dan 85% van de automobilisten zich aan de toegestane snelheid houden, dan zijn aanvullende maatregelen nodig om die snelheid alsnog af te dwingen (de zogenaamde V-85 norm). Dat is een algemeen aanvaarde norm in de verkeerskunde. Ook het Openbaar Ministerie hanteert feitelijk deze norm bij het bepalen of er

snelheidscamera's ter plaatse noodzakelijk zijn. De maatregelen die zijn getroffen zijn niet vrijblijvend. Het verkeersbesluit zet duidelijk uiteen welke maatregelen er worden getroffen. De tijdelijke maatregelen zijn tijdelijk om evaluatie mogelijk te maken en aanpassing/verbetering mogelijk te maken. De gemeente heeft zich ook gecommitteerd (zoals besproken op 11 september) om verder te gaan met een werkgroep om juist met elkaar in gesprek te blijven over de passendheid van maatregelen.

2.4 Samenvatting zienswijze

De 8 cm hoogte van de drempels is onvoldoende hoog om snelheden te beperken.

Beoordeling zienswijze

De hoogte bepaalt niet de mate waarin een drempel snelheid verlagend werkt, dat is de hellingshoek. Kijkend naar de ASVV2012 en CROW-richtlijnen dan blijkt de hellingshoek voor 8 en 12 cm hetzelfde te zijn. Dit is ook meegeven tijdens de bewonersavond van 5 september. Daarnaast wordt conform de ASVV, passend bij het snelheidsregime van 30 km/uur een hoogte van 8 cm passend bevonden.

2.5 Samenvatting zienswijze

Een alternatieve overgang of onderdoorgang van het spoor ter hoogte van kalkoenweg of lokhorstweg wordt buiten het onderzoek gehouden.

Beoordeling zienswijze

De gemeente is met Prorail een traject gestart om alternatieven te bedenken voor de spoorwegovergangen in verband met de dichtligtijden. ProRail heeft daarnaast landelijk ingezet op minder spoorwegovergangen. Het is dan ook uitgesloten dat er nieuwe spoorwegovergangen zullen worden gerealiseerd – zeker niet op zo ene korte afstand van spoorwegovergang op de Prins Hendriklaan.

2.6 Samenvatting zienswijze

Indiener vindt dat ambtenaren zich denigrerend hebben uitgelaten of volledig genegeerd. Daarnaast heeft indiener sterk het gevoel dat de gemeente een dubbele agenda heeft waarin ze de bewoners geen inzage geeft.

Beoordeling zienswijze

De gemeente kan zich niet vinden in hetgeen als eerste gesteld wordt. Indien het gevoel zo is dan kan de gemeente enkel zeggen dat dat niet de bedoeling is geweest. Daarnaast is er geen sprake van een dubbele agenda zoals de indiener suggereert. De gemeente heeft tijdens de bewonersavond aangegeven juist te willen bouwen aan een betere relatie, zonder weg te lopen voor het wantrouwen dat bij een deel van de bewoners aanwezig is. Een dubbele agenda, met welke inhoud dan ook, past niet bij het verbeteren van een relatie.

3.1, 4.1, 7.1 Samenvatting zienswijze

Indieneren vragen zich af waarom wordt afgezien om het aantal en vorm van te plaatsen snelheidsremmers conform het rapport van RHDHV.

Beoordeling zienswijze

Naar mening van de gemeente dragen alle genoemde vormen bij aan snelheidsvermindering, ook heeft elk gebruikt type voor- en nadelen. Ook de voorgestelde versmallingen werken snelheidsverlagend, vandaar dat deze ook op de om de hoek liggende Julianalaan op dit moment, na overleg met bewoners, worden aangelegd. Daarnaast wordt hiermee bereikt dat de verkeersdeelnemer zich realiseert realiseren dat deze zich in een ander verkeersgebied bevindt

en zijn snelheid hieraan moet aanpassen. In een 30 km/uur gebied zijn kruisingen gelijkwaardig, dus ook een kruising zorgt voor snelheidsvermindering. Zie verder ook de eerder gemaakte opmerkingen (1.3) t.a.v. hulpdiensten.

5.1 Samenvatting zienswijze

Indieners stellen dat er blijkbaar zeer beperkt budget is en dat derhalve de roep van de bewoners van het Trefpunt te honoreren door beide zijden van de maximalaan open te stellen en de overige blokkades te laten staan.

Beoordeling zienswijze

In het GVVP 2015-2018 is budget aanwezig voor uitvoering van de maatregelen. Met deze eenzijdig voorgestelde oplossing wordt geen recht gedaan aan hoe het Trefpunt is ingericht als wijk. Het heeft een duidelijk andere inrichting dan de rest van Ermelo-Noord. Daarnaast wordt vergeten dat er ook bewoners ten zuiden van de Prins Hendriklaan de Prins Hendriklaan open willen hebben. Niet iedereen in de buurt is tegen.

5.2 Samenvatting zienswijze

Indieners vinden dat het kader (verzekeren van veiligheid) van de wetsbepaling voor vrije loop van verkeer gemakshalve werd weggelaten.

Beoordeling zienswijze

Zowel in het (concept) verkeersbesluit als tijdens de bewonersavond werden beide aspecten aaneensluitend genoemd.

Conclusie:

Op basis van de ingediende zienswijzen ziet het college van Ermelo geen redenen om het verkeersbesluit verder aan te passen.