

College van b en w Ermelo
Postbus 500,
3850 AM Ermelo

Utrecht, 29 oktober 2019

Geacht college,

Met de voorliggende brief dien ik zienswijzen in naar aanleiding van uw ontwerp verkeersbesluit Prins Hendriklaan en omgeving. Tevens doe ik een verzoek zoals bedoeld in de Wet openbaarheid van bestuur. Dit doe ik namens mijn cliënten (een zeer groot deel van de), aanwonenden van betrokken lanen. Deze groep heeft dezelfde samenstelling als de cliënten die ik in beroep tegen het vorige verkeersbesluit vertegenwoordigde, u welbekend. Indien noodzakelijk, zal ik u dezelfde lijst van cliënten verstrekken.

Allereerst meen ik dat ik als vertegenwoordiger in rechte van de grootste groep belanghebbenden, en tevens appellanten bij de ABRvS op de hoogte had moeten worden gehouden van de activiteiten van uw college omtrent het nieuwe (ontwerp) besluit, en dat ik dit ontwerp toegezonden had moeten krijgen. Bij deze verzoek ik u (nogmaals) om mij op de hoogte te blijven houden, en zeker besluiten en ontwerpen en terinzageleggingen toe te zenden.

Verzoek Wet openbaarheid van bestuur

Er zijn geen juridische beletselen voor het doen van een Wob verzoek in een zienswijzenbrief. Als het verzoek maar duidelijk en expliciet is. Als u anders meent, verneem ik graag onderbouwd van u. Hierbij doe ik een Wob verzoek: graag ontvang ik afschrift van

1. de correspondentie (inclusief mail, sms- en whats app en wat voor medium dan ook) met de opstellers (bureaus) die de nieuwe verkeerskundige onderzoeken hebben gemaakt en andere betrokkenen omtrent deze onderzoeken.
2. alle informatie omtrent de kosten van de openstelling tot op heden. Dit vanaf het moment van oplevering van de wijk Het Trefpunt tot op heden. Dit inclusief alle kosten, dus ook alle juridische kosten.
3. Het verslag van het overleg met de Korpschef

zienswijzen

Namens mijn cliënten meen ik dat het ontwerpbesluit / de ontwerpbesluitvorming juridisch onhoudbaar is, om navolgende redenen.

Cliënten – omwonenden maken zich ernstige zorgen over de verkeersveiligheid, en hebben daar ook alle reden toe.

Het ontwerpbesluit behelst met name de wijzigingen die uw college heeft aangebracht ten opzichte van uw verkeersbesluit van 7 februari 2018. Over dit laatstgenoemde besluit oordeelde de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (verder: de ABRvS of de Afdeling) dat dit besluit in strijd met de artikelen 3:2 en 3:46 van de Awb niet met de vereiste zorgvuldigheid tot stand is gekomen en niet deugdelijk was gemotiveerd.

Het realiseren van feitelijk een gebiedsontsluitingsweg over feitelijk een erftoegangsweg, is geen juiste en verantwoorde wijze van doen, en in feite ook geen eigenlijk gebruik van een bevoegdheid, met zuiverheid van oogmerk. Deze gemeentelijke insteek is niet / niet kenbaar / niet juist bij de nieuwe gemeentelijke onderzoeken betrokken.

Het nu voorliggende ontwerpbesluit is gebaseerd op onderzoeken die zich niet verhouden met eerdere gemeentelijke onderzoeken. Zie bijvoorbeeld het gemeentelijke onderzoek uit 2006, van Goudappel Coffeng. Dit ook zonder verklaring of onderbouwing van de verschillen. Dit is onbegrijpelijk en onhoudbaar.

De door de gemeente na consultatie van een bewonersgroep voorgestelde maatregelen zijn provisorisch en niet duurzaam veilig. De geproduceerde onderzoeken sluiten ook niet / niet afdoende aan op de in het ontwerpbesluit voorgestelde maatregelen.

Voor wat betreft de ongewijzigde delen van het nieuwe Verkeersbesluit ten opzichte van het oude, verwijst ik naar de bij de ABRvS ingebrachte betogen daaromtrent, die ik hier als zienswijzen inlas.

Op basis van het inrichtingsontwerp is advies ingewonnen (Royal Haskoning DHV en Antea Group). Dat advies ziet aldus alleen op het ontwerp. Wat in het ontwerp ontbreekt (gebiedsontsluiting), wordt dan dus ook niet beoordeeld.

Het genoemde voetpad draagt op geen enkele wijze bij aan het veiliger maken van de Prins Hendriklaan voor voetgangers, aangezien in de rest van wijk Noord voetpaden ontbreken (en ook niet opgenomen zijn in het ontwerp). Voetgangers, fietsers en gemotoriseerde voertuigen bewegen zich in de gehele wijk Noord gezamenlijk over de rijbaan. Bovendien heeft uw college het voetpad aan de Noordzijde van de Prins Hendriklaan over het bestaande ruiterpad geplaatst. Het ruiterpad, dat wegenverkeerswet-technisch onderdeel van de weg uitmaakt - en dus de wegbeheerder verplicht bij het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid dat inclusief te doen voor het paardenpad - wordt dagelijks veelvuldig gebruikt, en de paarden zullen een te realiseren voetpad vertrappen.

Onterecht gaat het ontwerpbesluit praktisch alleen in op de inrichting van de weg. De situatie zoals uw college die met het voorliggende ontwerpbesluit voorstaat is in strijd met de normen van Duurzaam Veilig, dat uitgaat van een functionele indeling van wegen, waarbij de consequenties daarvan worden genomen.

Met wegen met feitelijk verschillende functies, zal geen sprake zijn van een zogenaamde “logische ruit”. Vervolgens zal er ofwel geen logische ruit blijven, ofwel de betrokken wegen zullen het gewone regime voor verbindingswegen krijgen, om een “logische en consequent regime” te verkrijgen.

Er is geen onderbouwing voor een noodzakelijke verbindingsweg. Binnen Duurzaam Veilig wordt gezocht naar een goede balans tussen de functie, het gebruik en de vormgeving van de weg. De vormgeving wordt gekozen naar gelang van de gekozen functie en niet om een bepaald gedrag af te dwingen. Alleen een weg inrichten als erftoegangsweg, maakt de weg nog niet tot een erftoegangsweg.

De genoemde bewonersavonden gingen slechts over de plaatsing van summiere verkeersmaatregelen. Er is blijkbaar een zeer beperkt budget beschikbaar gesteld voor een verantwoorde verkeerssituatie. Gelet op de betrokken belangen over en weer, mag dit echter niet bepalend zijn zoals dat kennelijk nu wel het geval is.

Meermaals werd op de bijeenkomst door de vertegenwoordigende ambtenaar gezegd dat veiligheid een gevoelskwestie is, een emotie. In werkelijkheid wordt in het herstel-verkeersbesluit echter de huidige feitelijke veiligheid verruild voor objectieve onveiligheid met de bedoeling van de beleving van subjectieve veiligheid. Dit met de eenvoudige gemeentelijke uitleg dat veiligheid een gevoelskwestie is. Als enige reden voor het besluit werd op de bijeenkomst gegeven dat het de vrije loop van het verkeer bevordert, de andere reden van noodzakelijke gebiedsverbindingsweg in een verkeersruit werd (in de ogen van omwonenden toch opvallend) niet genoemd.

Op 19 juni 2019 zijn door de bewoners ruim honderd suggesties gedaan met betrekking tot de inrichting van de wijk Ermelo Noord in zijn geheel. Van deze suggesties is er slechts één meegenomen in het concept verkeersbesluit, namelijk de poortconstructie aan de beide uiterste zijden van de Prins Hendriklaan. Dit bovendien uitgerust zonder snelheidsremmer.

Tijdens de (overigens niet voor iedereen toegankelijk gemaakte) bijeenkomst op 11 september 2019, zijn door deelnemers suggesties gedaan om de veiligheid te verhogen. Deze suggesties, die afwijken van het standpunt van de gemeente, zijn niet gehonoreerd en zelfs weggelaten uit de notulen van het overleg. De aanvullende maatregelen, mobiele chicanes en wegmarkeringen, werden tijdens de bijeenkomst op de lanen ingetekend op plaatsen waar vroeger veel overlast werd ondervonden door sluipverkeer (te weten Marijkelaan, Beatrixlaan en Oranjelaan). Op de Prins Hendriklaan worden de (mobiele) chicanes achterwege gelaten, zonder dit de onderbouwen. Uw college geeft aan graag te experimenteren met deze mobiele chicanes om het verkeer naar believen (van de gemeente) te dirigeren. De mobiele chicanes hebben ook geen definitieve status. Ook is er daarvan geen verkeerssimulatie uitgevoerd waardoor er met de verkeersveiligheid voor de bewoners onverantwoord wordt geëxperimenteerd. “De conclusie (wordt-SH) getrokken dat voldoende wordt voorzien in gevolgen van de openstelling voor omliggende wegen.” Die conclusie wordt echter niet bevestigd door de beide adviesbureaus.

Er is naar de mening van omwonenden ten onrechte geen onderzoek gedaan naar de benutting van de Kalkoenweg of Lokhorstweg. De Groene Zoomweg, met ondergrondse passage van de spoorbaan, is ten onrechte helemaal niet betrokken bij een vergelijking van mogelijkheden. Deze Oost-West v.v. verbinding is juist voor die verbinding aangelegd (kosten 10 miljoen). Op het kaartje van de verkeersruit zijn (in de ogen van omwonenden toch opvallend) de bestaande alternatieven en de Groene Zoomweg geheel weggelaten.



In de linkse afbeelding zijn bestaande alternatieven benoemd (in rood) en is de Prins Hendriklaan groen gemaakt. Deze afbeelding geeft door het grotere overzicht een representatiever beeld dan de afbeeldingen die uw college gebruikt, zie de afbeelding rechts. De door u gehanteerde kaart geeft een te beperkt beeld van de verkeerssituatie van de omgeving. Het is opvallend dat in de ogen van uw college het drukke zuiden van Ermelo blijkbaar geen alternatieve ontsluitingswegen nodig heeft.

Onderstaande omkaderde tekst is afkomstig uit het voorliggende ontwerpbesluit.

Het college acht het noodzakelijk en wenselijk om de Prins Hendriklaan open te stellen voor doorgaand gemotoriseerd verkeer nu daarmee wordt voorzien in een logische ruit van verbindingswegen voor het verkeer door Ermelo. Thans is er in Ermelo Noord geen goede verbinding tussen de verbindingswegen Harderwijkerweg (N303) en de Julianalaan / Kolbaanweg. Voorts is er geen goed alternatief voor de oost-west verbinding over de Leuvenumseweg (N796) / Horsterweg aan de noordzijde van Ermelo. De openstelling van de Prins Hendriklaan voorziet in deze gewenste en noodzakelijke verbindingsweg en alternatieve oost-west verbinding. Aanvullend wijst het college erop dat de westflank van Ermelo is herontwikkeld (zie ook https://www.ermelo.nl/projecten/aanleg-westflank_42602/). De westflank is de westelijke gelegen noord-zuid ontsluitingsweg in Ermelo (de Kolbaanweg e.v.). Tevens zijn aan de westkant van de spoorlijn in Ermelo op verschillende locaties woningbouwontwikkelingen bezig of worden die voorbereid.

Wanneer in deze tekst, op de toepasselijke plaatsen tekstueel het wegtype "erftoegangsweg" en "gebiedsontsluitingsweg" zou worden ingevuld, zou er het volgende staan;

"Het college acht het noodzakelijk en wenselijk om de **erftoegangsweg** open te stellen voor doorgaand gemotoriseerd verkeer nu daarmee wordt voorzien in een logische ruit van **gebiedsontsluitingswegen** voor het verkeer door Ermelo. Thans is er in Ermelo Noord geen goede verbinding tussen de **gebiedsontsluitingswegen** Harderwijkerweg (N303) en de Julianalaan / Kolbaanweg. Voorts is er geen goed alternatief voor de oost-west verbinding over de Leuvenumseweg (N796) / Horsterweg aan de noordzijde van Ermelo. De openstelling van de **erftoegangsweg** voorziet in deze gewenste en noodzakelijke **gebiedsontsluitingsweg** en alternatieve oost-west verbinding. Aanvullend wijst het college erop dat de westflank van Ermelo is herontwikkeld (zie ook: https://www.ermelo.nl/projecten/aanleg-westflank_42602/). De westflank is de westelijke gelegen noord-zuid **ontsluitingsweg** in Ermelo (de Kolbaanweg e.v.). Tevens zijn aan de westkant van de spoorlijn in Ermelo op verschillende locaties woningbouwontwikkelingen bezig of worden die voorbereid."

Graag verwijzen cliënten naar Duurzaam Veilig 2018-2030. Zij komen tot de conclusie dat met uw motivatie en de uitwerking daarvan Duurzaam Veilig (toch) met voeten wordt getreden.

Ook de hieronder staande omkaderde tekst is afkomstig uit uw ontwerpbesluit.

"Thans is er in Ermelo Noord geen goede verbinding tussen de verbindingswegen Harderwijkerweg en de Julianalaan/kolbaanweg"

Dit achten omwonenden niet correct. Er is momenteel wel een goede verbinding tussen de Harderwijkerweg en de Kolbaanweg, namelijk via de Hoenderweg/Binnenveld/Lokhorstweg, welke over een industrieterrein loopt en waar een 50km regime is toegepast. Daarnaast is de noordelijker gelegen Groenezoomweg een bestaande verbinding tussen de Harderwijkerweg en de Kolbaanweg, ook deze weg loopt door een industrieterrein. Ook dit dient logischerwijs onderdeel uit te maken van de belangenafweging en de motivering.

De openstelling zal leiden tot meerdere ongewenste effecten. Zo zal er meer autoverkeer komen (met alle milieugevolgen van dien), zullen de verkeersdeelnemers op de fiets of te voet ondergeschikt worden aan het gemotoriseerd verkeer en zullen -uit veiligheidsoverwegingen- de auto gaan nemen in plaats van de fiets. Het laatste vooral wanneer kinderen naar school/kinderdagverblijf gebracht moeten worden. De robuustheid van goede (gezonde en veilige) fietsverbindingen zal afnemen

De Jacob Catslaan (nr 3 op oude kaart, hieronder) heeft de functie van verbindingsweg blijkbaar verloren nu deze onlangs als 30km weg is gekwalificeerd. Waarom uw college het voor de Prins Hendriklaan (ook 30km) wel wenselijk en noodzakelijk acht om als verbindingsweg tussen wegen (die bereden worden met een maximum snelheid van 50/60km per uur) te gaan fungeren, maakt geen enkel onderzoek/advies/onderbouwing duidelijk.



OUDE KAART van Verkeersbesluit 7/2/18

Het te realiseren voetpad draagt op geen enkele wijze bij aan het veiliger maken van de Prins Hendriklaan voor voetgangers. Aangezien in de rest van wijk Noord voetpaden ontbreken (en ook niet opgenomen zijn in het concept plan), zullen voetgangers, fietsers en gemotoriseerde voertuigen zich in de gehele wijk Noord gezamenlijk over de rijbaan moeten bewegen.

In hoeverre de reacties van en na de bewonersavonden wel of niet zijn meegenomen is ten minste onduidelijk.

"Het verkeer zal in het gebied gemonitord worden nadat de barricades op de Prins Hendriklaan zijn verwijderd om eventueel aanvullende maatregelen te treffen in de wijk." Hier lijkt met de verkeersveiligheid voor de wijkbewoners en de verkeersdeelnemers onvergeeflijk te worden gesold. Duurzaam Veilig heeft juist de intentie een verkeersveilige omgeving in te richten passend bij de hoofdfunctie van de wegen, niet achteraf en proefondervindelijk maar vooraf en afdoende. De omwonenden ervaren dit als gesol met hun veiligheid

Hoogachtend,

Mag ik van u vernemen?

Hoogachtend,
Dhr. Mr. S. Haak