

Aan

Burgemeester en wethouders van Ermelo

Postbus 500

3850 AM Ermelo

Betreft: zienswijze op verkeersbesluit Staatscourant nr 52266, 18 september 2019

Geacht dagelijks bestuur,

Hierbij dient ondergetekende namens zijn gezin en als participant van de bewonerswerkgroep, de zienswijze in naar aanleiding van "Verkeersbesluit, openstelling voor doorgaand gemotoriseerd verkeer, Prins Hendriklaan, Maximalaan en Alexanderlaan, gemeente Ermelo". Staatscourant nr 52266, 18 september 2019. [Onderstaande blauwe stukken zijn geciteerd uit de Staatscourant publicatie.](#)

De gemeente is met het verkeersbesluit voornemens om een gebiedsontsluitingsweg over een erftoegangsweg te laten verlopen. Dit is geen juiste en verantwoorde wijze van doen, en wij maken ons ernstige zorgen over de verkeersveiligheid voor de bewoners en met name de vele (jonge) kinderen in wijk Noord (inclusief Trefpunt). Onze kinderen leren fietsen en spelen samen in deze kinderrijke buurt en verplaatsen zich te voet of per fiets door de wijk.

Procesgang rondom totstandkoming concept inrichtingsontwerp

["Het \(concept\) inrichtingsontwerp gedeeld met omwonenden bij een op 19 juni 2019 georganiseerde bewonersavond en de ontvangen reacties betrokken in het ontwerp."](#)

["Een vervolgbewonersavond georganiseerd op 5 september ter terugkoppeling van de periode 19 juni tot 5 september en het vervolg traject."](#)

["Een bijeenkomst georganiseerd op 11 september waarvoor bewoners zich konden aanmelden over aanvullende maatregelen en waar gezamenlijk aanvullende maatregelen zijn bedacht."](#)

Dit klinkt heel nobel en hiermee wekt de gemeente de suggestie dat de bewoners inspraak hebben gehad gedurende dit proces. Ik ben bij alle overleggen aanwezig geweest en kan aangeven dat mijn inbreng niet meegenomen is, sterker nog, genegeerd werd en opzettelijk weggelaten uit notulen. De gemeente heeft tijdens al deze sessies enkel naar de voor de gemeente gewenste uitkomst toegewerkt.

Op 19 juni 2019 zijn door de bewoners ruim honderd suggesties op post-its gedaan mbt. de inrichting van de wijk Ermelo Noord in zijn geheel. Van al deze suggesties is er slechts één meegenomen in het concept verkeersbesluit, namelijk de poortconstructie aan de beide uiterste zijden van de Prins Hendriklaan en dan nog uitgerust zonder snelheidsremmer.

Tijdens de bijeenkomsten van 19 juni werd op de bijeenkomst door de ambtenaar gezegd dat veiligheid een gevoelskwestie is, een emotie. In werkelijkheid wordt in het concept inrichtingsontwerp de huidige feitelijke veiligheid vervuild voor subjectieve veiligheid, met de simpele uitleg dat veiligheid slechts een gevoelskwestie is.

Wat mij stoorde tijdens alle bijeenkomsten, was dat de bewoners met een afwijkend standpunt steevast door ambtenaren weggezet werden met denigrerende opmerkingen of volledig genegeerd werden. Door de toonzetting in de verschillende bijeenkomsten, overleggen en de eenzijdige argumentatie van de gemeente, krijg ik sterk het gevoel dat de gemeente een dubbele agenda heeft waarin ze de bewoners geen inzage geeft.

Duurzaam veilig en verkeersveiligheid mbt concept inrichtingsontwerp Prins Hendriklaan

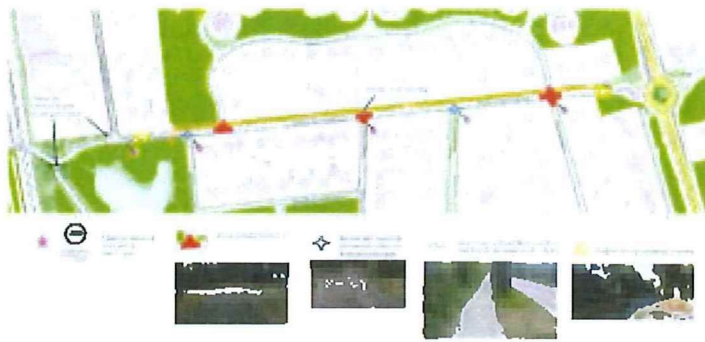
“Een concreet inrichtingsontwerp vastgesteld voor de Prins Hendriklaan na openstelling, waarin is voorzien in maatregelen die de functie van de Prins Hendriklaan als erftoegangsweg (30 km/u) benadrukken. Het ontwerp voorziet in verhoogde kruispunten, belijning en visuele aanpassingen aan de weg.”

Het college is van plan om de Prins Hendriklaan, een erftoegangsweg, waar vele gezinnen wonen met jonge kinderen, in te richten als een gebiedsontsluitingsweg. De openstelling zal leiden tot meerdere ongewenste effecten, zo zal er meer autoverkeer komen (met alle veiligheidsrisico's en 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 ipv de fiets, vooral wanneer kinderen naar school/kinderdagverblijf gebracht moeten worden. Bij onderstaande punten wordt dit verder toegelicht.

Uit rapport Antea: “De inschatting is dat de voorgestelde inrichting niet alleen 30km/u aannemelijk maakt voor het verkeer, maar ook voldoende zelfhandhavend is.”

De door de gemeente voorgestelde maatregelen zijn provisorisch, karig en niet duurzaam veilig. De Prins Hendriklaan is een kaarsrechte brede weg van ongeveer 700m lang. De drie voorgestelde heuvels zijn met 8cm hoogte onvoldoende om gemotoriseerd verkeer te dwingen de maximale snelheid van 30km aan te houden. Vergelijkbare karige inrichtingen elders in Ermelo bevestigen dat gemotoriseerd daar veel te hard rijdt en fietsers en voetgangers ondergeschikt zijn aan gemotoriseerd verkeer. Andere snelheidsverlagende maatregelen worden niet genomen, zoals versmallingen of chicanes, wegdek markeringen met max snelheid, smileys, verhogingen op iedere kruising en in/uitritconstructie bij de toegangswegen, hiermee is zelfhandhavend zijn niet geborgd.

Ook het uit- en inrijden van de oprit wordt door het doorgaand verkeer verkeersonveiliger juist bij onze woning waar extra snelheid van twee wegzijden te verwachten is (optrekken vanaf de Maximalaan/Oranjelaan naar westelijke richting en versnelling na passeren van kruispunt Beatrixlaan in oostelijke richting. Daar gaat zonder enige fysieke belemmering zeker (optrekkend) harder gereden worden dan toegestaan.



Figuur 1: concept inrichtingsontwerp Prins Hendriklaan van de gemeente

“Daarnaast voorziet het ontwerp in een voetgangerspad aan de noordzijde van de Prins Hendriklaan.”

Van een voetpad is mij niets verteld of bekend gemaakt toen we de grond voor onze woning van de gemeente kochten. Het verbaast ons ook ten zeerste dat de gemeente zonder enige vorm van overleg er een voetpad wil realiseren.

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 concept plan). Voetgangers, fietsers en gemotoriseerde voertuigen bewegen zich in de gehele wijk Noord gezamenlijk over dezelfde rijbaan. Bovendien heeft de gemeente 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.

“de conclusie getrokken dat het ontwerp van de Prins Hendriklaan voldoet aan de principes Duurzaam Veilig en dat de verkeersveiligheid voldoende is gewaarborgd.”

Het SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, <https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/30kmuur-gebieden>) toont de feiten mbt. verkeersveiligheid:

Het aantal verkeersdoden op 30km wegen neemt al jaren toe en in 2016 bedroeg het met 33 dodelijke slachtoffers, 6,2% van alle verkeersdoden. Het aantal ernstige verkeersongevallen bedroeg in 2009 (laatst beschikbare meting) 493 geregistreerde gewonden, 11,1 % van alle ernstige verkeersongevallen. Bij een maximum snelheid van 30 km/uur is de kans op een dodelijk ongeval erg klein en zouden motorvoertuigen en langzaam verkeer veilig moeten kunnen mengen. Toch vallen er in 30km/uur-gebieden jaarlijks nog vele verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden. Een logische oorzaak is dat het gemotoriseerde verkeer er vaak (beduidend) sneller rijdt dan de limiet. Maatregelen om 30km/uur-gebieden (nog) veiliger te krijgen, zullen zich daarom vooral moeten richten op het terugdringen van de rijsnelheid. Onderzoek heeft laten zien dat op wegen binnen de bebouwde kom een snelheidsverlaging van ongeveer 10% zal leiden tot (bij benadering en gemiddeld genomen) 20% minder ernstig gewonden en 30% minder verkeersdoden.

De gemeente Ermelo hanteert een V85 norm om te bepalen of de snelheidslimiet wordt overschreden. Dit is een statistische norm die aangeeft dat 85% van het gemotoriseerd verkeer zich aan de geldende snelheid houdt. De gemeente hanteert echter niet de geldende maximale snelheid van 30km/u, maar geeft aan 37km/u als v85 norm te hanteren en accepteert derhalve dat 85% van het gemotoriseerd verkeer een snelheid van 37km/u rijdt. Dit betekent dat de gemeente structureel accepteert dat er te hard gereden zal worden en zelfs 15% extreme hardrijders binnen de norm vallen.

De feiten van het SWOV geven overduidelijk aan dat de kans op ernstige verkeersongevallen en ongevallen met dodelijke afloop vele malen hoger ligt als de maximale snelheid van 30km/u overschreden wordt. De gemeente neemt hier bewust een veiligheidsrisico met de inwoners en zou snelheden hoger dan 30km niet mogen accepteren in woonwijken. Dit een serieus veiligheidsrisico voor de bewoners.

"De conclusie getrokken dat voldoende wordt voorzien in gevolgen van de openstelling voor omliggende wegen."

Tijdens de, niet voor iedereen toegankelijk gemaakte, bijeenkomst op 11 september 2019 zijn diverse suggesties gedaan door deelnemers om de veiligheid te verhogen. De suggesties, die afwijken van het standpunt van de gemeente, zijn niet gehonoreerd, niet meegenomen in het concept inrichtingsontwerp en zelfs weggelaten uit de notulen van het overleg.

De gemeente geeft in het overleg aan alle lanen gelijkwaardig te behandelen. De aanvullende maatregelen, mobiele chicanes en wegmarkeringen, werden tijdens de bijeenkomst op de lanen ingetekend 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 dat de gemeente onderbouwt waarom de Prins Hendriklaan daarin niet gelijkwaardig aan de andere lanen wordt behandeld. De gemeente maakt hier bewust de keuze om de Prins Hendriklaan niet gelijkwaardig te behandelen, wat een aanzuigende werking zal hebben op het aantal gemotoriseerde verkeersbewegingen en daarmee een extra verkeersonveilige situatie creëert voor de bewoners.



Figuur 2: voorstel gemeente met indicatieve locatie mobiele chicanes

De gemeente geeft aan graag te experimenteren met deze mobiele chicanes om het verkeer op termijn naar believen 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 en verkeersdeelnemers onverantwoord wordt geëxperimenteerd. Door het gebrek aan SMART afspraken kan de gemeente de mobiele chicanes ook ieder moment weer verwijderen.

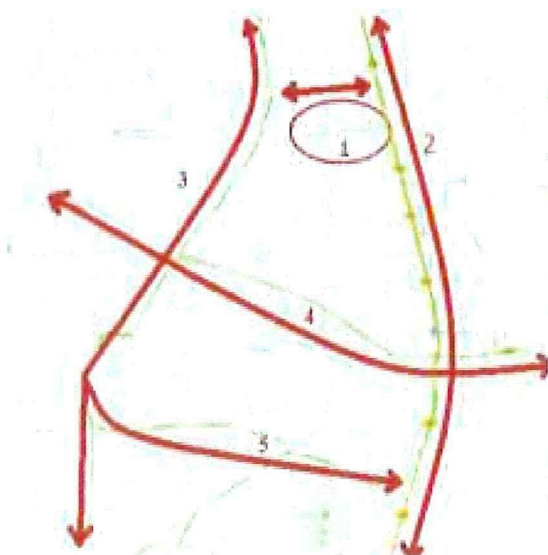
"Het verkeer zal in het gebied gemonitord worden nadat de barricades op de Prins Hendriklaan zijn verwijderd om eventueel aanvullende maatregelen te treffen in de wijk."

De gemeente geeft aan na openstelling het verkeer in het gebied te gaan monitoren en aan de hand daarvan eventueel aanvullende maatregelen te treffen in de wijk. Ook dit klinkt weer erg vrijblijvend. De gemeente kiest er bovendien bewust voor om niet eerst wijk Noord volledig veilig in te richten conform richtlijnen duurzaam veilig, neemt de bewoners niet serieus en negeert de risico's mbt. de verkeersveiligheid voor de wijkbewoners en de verkeersdeelnemers. Duurzaam Veilig heeft juist de intentie om een verkeersveilige omgeving in te richten passend bij de hoofdfunctie van de wegen, niet achteraf en proefondervindelijk, maar vooraf en afdoende.

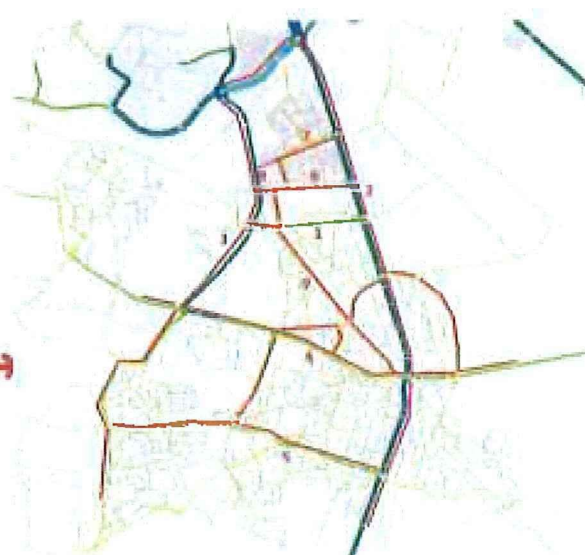
De afspraken omtrent monitoring zijn niet smart gemaakt. Er zijn geen grenzen benoemd van toelaatbare aantallen verkeersbewegingen, toelaatbare maximale snelheid en of en hoe de gemeente daarop zal acteren. De gemeente kan doen en laten wat zij wil.

Alternatieve routes

"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. "



Figuur 3: ruit van verbindingswegen volgens de gemeente



Figuur4: werkelijke weergave verbindingswegen

Figuur 3 is door het gekozen perspectief en de rode markeringen zeer suggestief. De gemeente wil er mee aangeven dat er geen alternatieven zijn in wijk Noord om de Harderwijkerweg (2) te verbinden met de Kolbaanweg (3). Er is momenteel echter wel een goede verbinding tussen de Harderwijkerweg en de Kolbaanweg, namelijk via de Hoenderweg/Binnenveld/Lokhorstweg(6 en 7), welke door een industrieterrein loopt en waar een 50km regime is toegepast. Daarnaast is de, nog

net iets noordelijker gelegen dan het gekozen perspectief, Groenezoomweg ook een bestaande verbinding tussen de Harderwijkerweg en de Kolbaanweg, ook deze weg loopt door een industrieterrein, zie figuur 4.

In het onderzoek is bovendien de benutting van de Kalkoenweg of Lokhorstweg niet meegenomen. De Groene Zoomweg met ondergrondse passage van de spoorbaan, is ten onrechte helemaal niet betrokken bij een vergelijking van mogelijkheden. Deze verbinding is juist aangelegd als Oost-West verbinding, zie figuur 4.

Ook een alternatieve overgang of onderdoorgang van het spoor ter hoogte van kalkoenweg of lokhorstweg (8) wordt buiten het onderzoek gehouden.

Bijzonder is ook dat in de ogen van uw college het drukke zuiden van Ermelo blijkbaar geen extra ontsluitingswegen nodig heeft, zie figuur 4.

Dat de gemeente de Prins Hendriklaan als noordelijk alternatief ziet voor de oost/west verbinding Leuvenumseweg (N796) / Horsterweg is totaal onbegrijpelijk en onaanvaardbaar. De gemeente wil hiermee grote verkeerstromen van N wegen een alternatief bieden door deze verkeerstromen door een kinderrijke woonwijk met een 30 km/u regime te leiden. Hiermee wordt sterk het vermoeden aangewakkerd dat ook de 30 km/u op termijn inwisselbaar gaat zijn.

Concluderend

Wat ik mij afvraag is hoeveel geld deze jarenlange procesgang al heeft gekost. Had de gemeente, door zich vanaf het begin af aan de door henzelf officieel gemaakte afspraken en besluiten te houden, dit gemeenschapsgeld, niet beter kunnen steken in een veilige en duurzame inrichting van wijk Noord. De gemeente heeft laten zien dat ze een onbetrouwbare partner is door terug te komen op officiële besluiten, afspraken en beloftes.

De gemeente vraagt nu ons vertrouwen..... Echter zij geeft met dit concept en de aanpak van het proces niet het vertrouwen wat er van ze verwacht mag worden. De gemeente kan onzorgvuldigheid en verkwisting aangerekend worden.

De gemeente geeft aan de wijk Noord zelfhandhavend in te richten, maar spreekt zichzelf hierin tegen met de voorgestelde inrichting van wijk Noord. De politie geeft aan niet te zullen handhaven wanneer een weg niet zelfhandhavend is ingericht. Deze catch22 situatie leidt ertoe dat de gemeente Ermelo de bewoners en kinderen van wijk Noord vogelvrij verklaart.

Ik vraag het bestuur om af te zien van dit besluit op basis van bovenstaande argumentatie.

Hoogachtend, _

Ermelo 29/10/2019