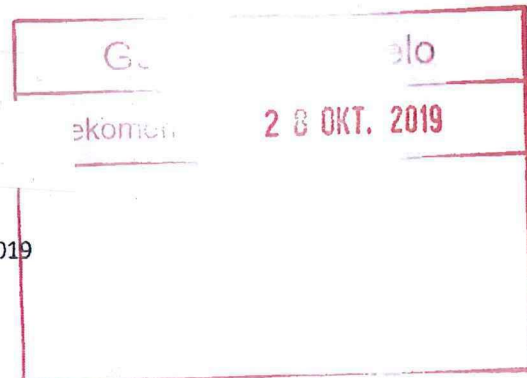


College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Ermelo
Postbus 500,
3850 AM Ermelo

tevens per email

Betreft : voorgenomen verkeersbesluitvorming
Uw kenmerk : ontwerp verkeersbesluit van 18 september 2019

Ermelo, 28 oktober 2019



Geacht College,

Met deze brief dienen wij onze zienswijze in op uw ontwerp verkeersbesluit Prins Hendriklaan en omgeving. Naar onze mening is het ontwerpbesluit, de ontwerpbesluitvormingsprocedure inclusief, juridisch onhoudbaar om navolgende redenen.

Wij, bewoners van de Marijkelaan, maken ons ernstige zorgen over de verkeersveiligheid en hebben ernstige bezwaren tegen het gebrek aan zorgvuldigheid waarmee de gemeente met de zorgen van ons en onze medewijkbewoners omgaat in de procedure naar het gewraakte verkeersbesluit.

Het ontwerpbesluit betreft 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) 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. Naar onze stellige overtuiging is uw nieuwe ontwerpbesluit wederom in strijd met het zorgvuldigheidsprincipe en uw motiveringsplicht.

Uw plan komt feitelijk neer op het realiseren van een gebiedsontsluitingsweg terwijl de weg een inrichting houdt/krijgt van een erftoegangsweg. Dit is in onze visie geen juiste en verantwoorde wijze van doen, want alleen maar "etikettenzwendel". U laadt daarmee de verdenking van oneigenlijk gebruik van een bevoegdheid, met een onzuiver oogmerk op u. Daarbij: deze gemeentelijke insteek is niet, althans niet kenbaar dan wel niet juist bij de nieuwe gemeentelijke onderzoeken betrokken. 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 verbinding en alternatieve oost-west verbinding. Aanvullend wijst het college erop dat de westflank van Ermelo is herontwikkeld.

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.

Een laan feitelijk als gebiedsontsluitingsweg laten gebruiken, maar inrichten als een erftoegangsweg is in strijd met alle uitgangspunten van Duurzaam Veilig en daarmee onaanvaardbaar.

Daarnaast: op basis van het inrichtingsontwerp is advies ingewonnen (Royal Haskoning DHV en Antea Group), dat alleen ziet op "het ontwerp". In het ontwerp ontbreekt de feitelijke functie van de open te stellen Pr. Hendriklaan, t.w. "gebiedsontsluiting" en die is dus niet door de adviseurs beoordeeld.

Daarbij: 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. De verklaring of onderbouwing van de verschillen worden niet gemist. Dit is daarmee onbegrijpelijk en juridisch onhoudbaar vanwege gebrek aan motivering.

Het aan de noordzijde 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 ontwerp). Voetgangers, fietsers en gemotoriseerde voertuigen bewegen zich in de gehele wijk Noord gezamenlijk over de rijbaan, hoezo Duurzaam Veilig? 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 tot het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid ervan, inclusief dat ruiterpad - wordt dagelijks veelvuldig gebruikt. De paarden zullen een te realiseren voetpad vertrappen. Het te realiseren voetpad draagt op geen enkele wijze bij aan het veiliger maken van de Prins Hendriklaan voor voetgangers.

De genoemde bewonersavonden gingen slechts over de mogelijke plaatsing van summiere verkeersmaatregelen ergens in de toekomst, wanneer voldaan wordt aan: ? Onduidelijk! Er is blijkbaar een zeer beperkt budget beschikbaar gesteld voor een (ver)nieuw(de) verkeerssituatie. Gegeven de betrokken veiligheidsbelangen mag dit niet bepalend zijn zoals dat kennelijk nu wel het geval lijkt te zijn.

Ingaande op dat beperkte budget zou onze suggestie zijn de roep vanuit de bewoners van het Trefpunt voor een tweede ontsluiting van de Maximalaan (richting Julianalaan) te honoreren en de blokkades van de Pr. Hendriklaan en aansluitende lanen van de "oude" Koninginnebuurt in stand laten, de Alexanderlaan daar expliciet mede onder begrepen!

Meermaals werd op de bijeenkomst door de vertegenwoordiger van de gemeente gesteld dat veiligheid een gevoelskwestie is, een emotie. Blijkbaar vindt hij dat hij de objectieve verkeersveiligheid (wel) kent en (impliciet) de bewoners dus zeurpieten zijn. Het omgekeerde is echter realiteit: op een enkel punt na (bijv. het met 50 km/u vanaf de Harderwijkerweg de Nassaulaan inracen zonder van rechtskomend verkeer voorrang te verlenen - het overkomt ons bijna dagelijks) is de wijk veilig. (Klein-)Kinderen spelen nog op straat. Het herstel-verkeersbesluit levert deze huidige feitelijke veiligheid in voor slechts een ambtelijke beleving van subjectieve veiligheid, desnoods gelardeerd met lelijke betonnen legoblokken die onze prachtige wijk verder moeten ontsieren.

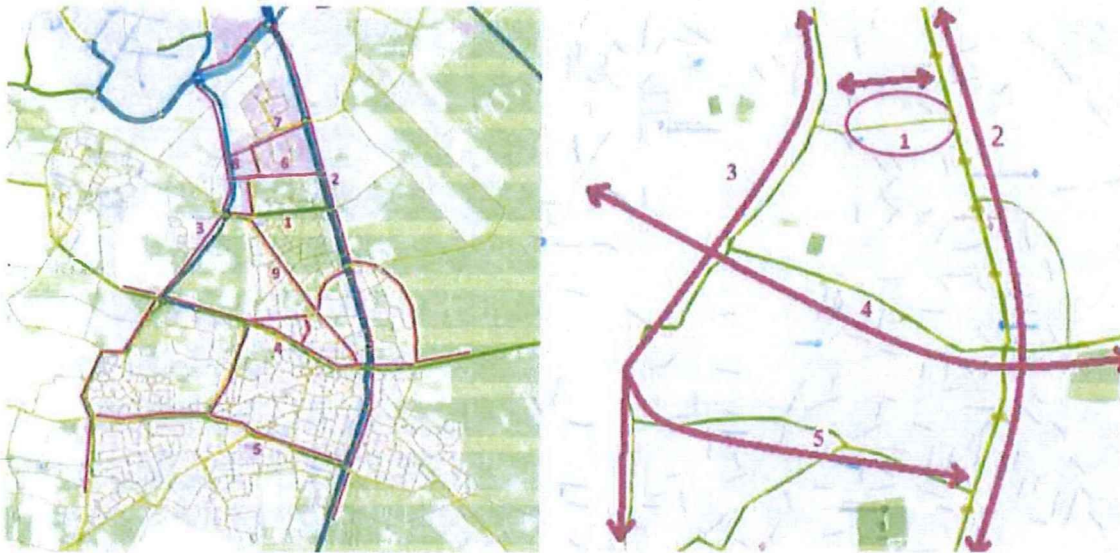
Als onderbouwing voor het besluit werd op de bijeenkomst de wet geciteerd op grond waarvan de vrije loop van het verkeer bevorderd zou moeten worden, waarbij gemakshalve het kader van die wetsbepaling maar werd weggelaten, maar die wij hier uitdrukkelijk willen aanhalen: het verzekeren van de veiligheid op de weg en het beschermen van weggebruikers. En ten overvloede: die vrijheid van het verkeer waarborgen is niet absoluut, maar "zoveel mogelijk", dus begrensd door verkeersveiligheid en bescherming van de weggebruikers. Een voor de hand liggend voorbeeld van hoezeer uw plannen daarin tekort schieten: de voetgangers (zijnde weggebruikers die beschermd moeten worden, desnoods ten koste van wat vrijheid van het verkeer) in het "oude" deel van de Koninginnewijk zonder voetpaden/trottoirs, waar bij realisatie van uw plannen de verkeersdrukke toeneemt en meer in het bijzonder die op het beoogde voet- en ruiterpad van de Pr. Hendriklaan. Met uw voorgenomen verkeersbesluit tart u die behoefte aan bescherming en dat is onbehoorlijk bestuur en daarmee voor ons onaanvaardbaar.

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, en dan ook nog eens zonder snelheidsremmer.

Naar verluidt zijn tijdens een (geheime? besloten) bijeenkomst op 11 september 2019, 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 te 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) getrokken dat voldoende wordt voorzien in gevolgen van de openstelling voor omliggende wegen." Die conclusie wordt echter niet bevestigd door de aangetrokken adviesbureaus en door ons betwist bij gemis aan onderbouwing. Uw motiveringsplicht is wederom geschonden.

Er is naar onze mening 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, terwijl deze juist daar voor die zo gewenste O-W vv-verbinding aangelegd is (kosten 10 miljoen). Op het kaartje van de verkeersruit zijn (in onze ogen 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, want 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.

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

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

Dit is niet juist! Er is momenteel wel een goede verbinding tussen de Harderijkerweg en de Kolbaanweg, namelijk via de Hoenderweg/Binnenveld/Lokhorstweg, die over een industrieterrein loopt waar (wél!) een 50km regime is toegepast. Daarnaast is de noordelijker gelegen Groenezoomweg een bestaande verbinding tussen de Harderijkerweg 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 van de Pr. Hendriklaan en aansluitende lanen 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 zal men -uit veiligheidsoverwegingen- de auto gaan nemen in plaats van de fiets. Het laatste vooral wanneer kinderen naar school/kinderdagverblijf gebracht moeten worden.

De Jacob Catslaan (nr 3 op oude kaart, zie volgende pagina) 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/u) te gaan fungeren, maakt geen enkel onderzoek of advies onderbouwd duidelijk. Wederom een pijnlijk gemis.



OUDE KAART van Verkeersbesluit 7/2/18

Tot slot: "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. Wij ervaren uw plannen als gesol met onze veiligheid.

Graag verwijzen wij naar Duurzaam Veilig 2018-2030. Wij komen tot de conclusie dat de Duurzaam Veilig-principes met uw motivatie en de uitwerking van uw ontwerpplannen met voeten worden getreden.

Voor wat betreft de ongewijzigde delen van het nieuwe Verkeersbesluit ten opzichte van het oude, verwijzen wij naar de bij de ABRvS ingebrachte betogen daaromtrent van de groep medebewoners, in rechte vertegenwoordigd door mr. S. Haak uit Utrecht.

Wij zien uit naar uw reactie.

Hoogachtend,

Handwritten signature in blue ink.