

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

Gemeente Ermelo	
Ingekomen:	29 OKT. 2019

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

Ermelo, 29 oktober 2019

Geacht college,

Hierbij laten wij u weten dat wij ons geheel kunnen vinden in de zienswijze, zoals verwoord in de brief van Mr.S.Haak dd. 29 oktober 2019, daarbij optredend als vertegenwoordiger van een groot aantal belanghebbende bij het ontwerp verkeersbesluit van 18 september jl. Deze brief, voor zover voor ons relevant, laten wij hierbij integraal volgen.

Daarnaast hebben wij een aantal kritische opmerkingen, meer gericht op ons individuele belang, toegevoegd aan het slot van de brief.

zienswijze

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

Clënten – 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, verwijs 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 ruiterspad geplaatst. Het ruiterspad, 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 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 verkeersruut 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.

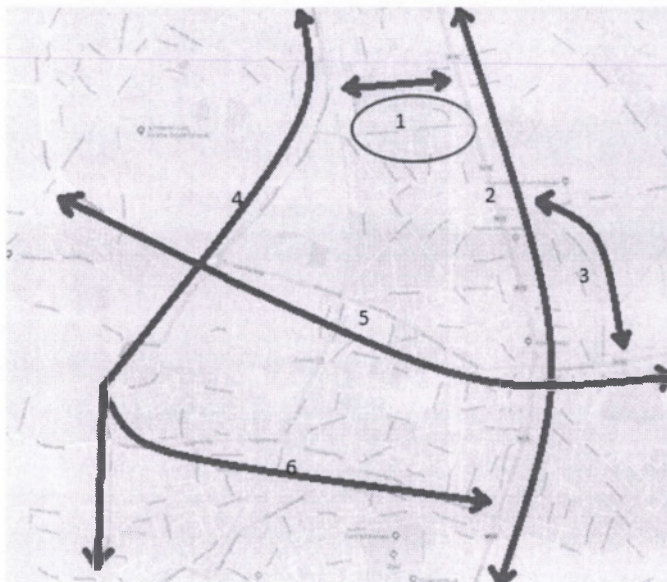
“Thans is er in Ermelo Noord geen goede verbinding tussen de verbindingswegen Harderwijkerweg en de Julianalaan/kolbaanweg”

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.

Persoonlijke opmerkingen

Wij vragen ons af, waarom u een advies van het door u geraadpleegde bureau Royal HaskoningDHV negeert, daar waar het gaat om het aantal en vorm van te plaatsen snelheidsremmers. Zie bijlage 3 bij de publicatie verkeersbesluit dd. 18-09-2019 in de Staatscourant. Het bureau geeft aan dat er 6 à 7 wenselijk zijn en u beperkt zich tot welgeteld 5, waarbij er 2 -de versmallingen- naar onze mening niet effectief zullen blijken te zijn.

Er ontbreekt een drempel op het kruispunt PHlaan/Beatrixlaan en ook tussen de Regentesselaan en Maximalaan-West. Door het ontbreken hiervan worden de afstanden te lang (in het laatste geval zelfs 165 m, terwijl 80m de norm is) om het verkeer daadwerkelijk af te remmen.

Wij verzoeken u dringend om het advies van Royal HaskoningDHV op dit punt op te volgen, mocht u daadwerkelijk overgaan tot realisatie van het openstellen van de Prins Hendriklaan. De verkeersveiligheid zal hierdoor niet onaanzienlijk worden verhoogd.

Mocht het achterwege laten van deze verkeersremmers een budgettaire achtergrond hebben, dan wijs ik u erop dat de opbrengst van de kavels aan de Prins Hendriklaan naar schatting zal uitkomen op zo'n 6 à 7 miljoen euro's. Kosten zijn er niet of nauwelijks. De hele infrastructuur lag er al. Opbrengst inmiddels grotendeels gerealiseerd! Het besteden van zeg zo'n 10% aan de verkeersbeveiliging van de wijk lijkt niet te veel gevraagd.

Er wordt met geen woord gerept, noch op de schema's aangegeven, waar u het tracé van het voetpad denkt te positioneren. Kunt u daar enige duidelijkheid over verschaffen? Wij vinden dat het voor de hand ligt daarvoor het bestaande ruiterspad te gebruiken. Een voetpad èn een ruiterspad dicht langs de erfafscheiding zou ons iets te veel zijn.