*Collegebesluit*

Amersfoort

| | | | |
|---|---|---|---|
| Org. onderdeel: | DIR/SO/RO/PJZ | | |
| Opsteller: | D. Schalks | | |
| User-id: | SCHD | Tel: | 4828 |

Onderwerp:
VASTSTELLING UITWERKINGSPLAN LAAK 3 VATHORST

Samenvatting:
Het gebied Laak 3 in Vathorst is in het bestemmingsplan Hooglanderveen en Vathorst uit 2013 opgenomen als een uit te werken gebied voor woningen, kleine bedrijven en maatschappelijke voorzieningen. De uitwerking heeft nu plaatsgevonden in het uitwerkingsplan Laak 3 Vathorst.

Dit plan heeft in juni en juli in ontwerp ter visie gelegen. Er zijn vanuit de buurt 4 zienswijzen ingediend, die zijn samengevat en van een reactie voorzien in de zienswijzennota 'uitwerkingsplan Laak 3 Vathorst'. De zienswijzen richten zich op de gevolgen van de ontwikkeling van Laak 3 voor het de verkeerssituatie (veiligheid en doorstroming) in het naburige deelgebied Laak 1. De zienswijzen geven geen aanleiding tot een aanpassing van het ontwerpuitwerkingsplan.

Zodra het uitwerkingsplan is vastgesteld en een eventuele daarop volgende beroepsprocedure is afgerond, kunnen vergunningen voor de woningen en de andere voorzieningen in het gebied worden verleend.

Het college besluit:
1. de zienswijzennota "uitwerkingsplan Laak 3 Vathorst" vast te stellen;
2. het uitwerkingsplan "Laak 3 Vathorst" (met identificatienummer NL.IMRO.0307.BP00120-0301, getekend op de ondergrond met de bestandsnaam "laak3-uitwerkingsplan-vastgesteld") vast te stellen;
3. voor de woningen in het plangebied hogere waarden vast te stellen op basis van artikel 110a van de Wet geluiidhinder;
4. voor het plangebied geen exploitatieplan als bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening vast te stellen;
5. reclamanten over de vaststelling van de zienswijzennota en het uitwerkingsplan te informeren;
6. het besluit tot vaststelling van het uitwerkingplan te publiceren in de Stadsberichten en de Staatscourant en belanghebbenden in de gelegenheid te stellen om beroep in te stellen.

Reg.nr. 5308615
Datum 31-08-2016

| Afdoening Motie / Toezegging | Uit Raad datum: |
|---|---|
| M nr. M-..... | |
| T DOCS nr. besluitenlijst: ..... | |

| Verantwoordelijk Ambtenaar | Datum | Paraaf |
|---|---|---|
| ■ Afdelingsmanager | 31/8 | |
| ■ Afd. manager FA | 1/9.16 | |
| ■ Directie | | |

Collegebehandeling
■ op datum:
☐ agendastuk
■ hamerstuk
☐ geheim
☐ embargo datum: tijd:

| Verantwoordelijk Portefeuillehouder | Datum | Paraaf Akkoord |
|---|---|---|
| ☐ burgemeester | | |
| ☐ weth. Buijtelaar | | |
| ☐ weth. Houwing | | |
| ■ weth. Kemmerling | 2/9 | |
| ☐ weth. Tigelaar | | |
| ☐ weth. Imming | | |
| ☐ weth. --- | | |

Advies De Raad
☐ De Ronde ☐ Peiling
☐ Voorbereiding besluit
☐ Het Besluit

# Uitwerkingsplan Laak 3 Vathorst

## Zienswijzennota

*Stad met een hart*

Amersfoort

# Zienswijzennota

## Uitwerkingsplan Laak 3 Vathorst

**Behorend bij het collegevoorstel en –besluit tot vaststelling van het Uitwerkingsplan Laak 3 Vathorst**

(DOCS #5309071)

## 1. Status zienswijzennota

Deze zienswijzennota behoort bij het besluit van burgemeester en wethouders over de vaststelling van het uitwerkingsplan Laak 3 Vathorst.
Deze nota bevat een beschrijving van de procedure van het uitwerkingsplan (2) en geeft een overzicht van de ingekomen zienswijzen tegen dat plan (3). Verder is per zienswijze een samenvatting opgenomen en is beoordeeld of die aanleiding geeft tot aanpassing van het uitwerkingsplan (4).

## 2. Procedure uitwerkingsplan

De procedure voor de vaststelling van een uitwerkingsplan is geregeld in artikel 3.9a van de Wet ruimtelijke ordening. Bovendien is op de voorbereiding afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing verklaard (zienswijzenprocedure).

Zienswijzenronde
Het ontwerpuitwerkingsplan Laak 3 Vathorst heeft na publicatie in de Stadsberichten en de Staatscourant met ingang van 16 juni tot en met 27 juli 2016 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn konden belanghebbenden schriftelijk of mondeling bij burgemeester en wethouders een zienswijze indienen.

Vaststelling
Na de zienswijzenronde beslissen burgemeester en wethouders over de vaststelling van het uitwerkingsplan. Zij wegen hierbij de ontvangen zienswijzen mee. Na vaststelling treedt het uitwerkingsplan in werking na afloop van de beroepstermijn van 6 weken.

Beroep
Tegen het besluit tot vaststelling van het uitwerkingsplan kan beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Tevens kan bij de Voorzitter van die Afdeling voorlopige voorziening worden gevraagd.

## 3. Ingekomen zienswijzen ontwerpuitwerkingsplan Laak 3 Vathorst

Schriftelijke zienswijzen
Er zijn schriftelijke zienswijzen ingediend door:
1. de heer B. Kummel, Gaastgracht 3, 3826 BM Amersfoort (ontvangen 10 juli 2016)
2. de heer J.S. Bilstra, Genemuidengracht 26, 3826 BL Amersfoort (ontvangen 11 juli 2016)
3. de heer J. de Wit, Genemuidengracht 18, 3826 BL Amersfoort (ontvangen 15 juli 2016).
4. Op 22 juli 2016 is ingekomen de zienswijze van de heer J.S. Bilstra, voornoemd, die is voorzien van een ondertekening van:
   - de heer W. Rauwenhoff, Genemuidengracht 96, 3826 BL Amersfoort (mede namens 27 bewoners en Vereniging van Eigenaars Appartementengebouw Bascule aan de Elburgstraat) en
   - mevrouw M. van der Meijden, Dagbesteding De Foortse Brug stichting Amerpoort, Elburgstraat 250, 3826 BH Amersfoort.

Alle zienswijzen zijn binnen de termijn van tervisielegging van het ontwerpuitwerkingsplan Laak 3 Vathorst ingekomen.

Mondelinge zienswijzen
Er zijn geen mondelinge zienswijzen ingediend.

Ontwerpbesluit Hogere grenswaarden Wet geluidhinder
Er zijn geen zienswijzen ingediend over het Ontwerpbesluit Hogere grenswaarden spoorweg- en wegverkeerslawaai als bedoeld in de Wet geluidhinder.

## 4. Zienswijzen: samenvatting, beoordeling en conclusie

### 4.1 Zienswijze van de heer Kummel

*Samenvatting*
Het uitwerkingsplan heeft negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid en - doorstroming in Laak 2. In het rapport van Goudappel Coffeng is slechts gekeken naar het aantal extra voertuigbewegingen per etmaal en zijn ten onrechte geen specifieke verkeerssituaties onderzocht.
In de navolgende gevallen zullen zich onveilige situaties voordoen:
- de situatie bij de brug bij rotonde 8 -> deze situatie is nu al onveilig en wordt met de toename van het verkeer (28%) nog onveiliger omdat er geen scheiding is tussen verkeersstromen. Verder sluit de brug aan de zijde van het Blokzijlpark niet aan op een trottoir, waardoor voetgangers zo de rijbaan oplopen en wordt het dichtstbijzijnde trottoir bij de 'kop' van het park vaak gebruikt door automobilisten;
- de brug in de Elburgstraat is te smal voor tweerichtingsverkeer;
- de straten in Laak 2 kunnen geen toename van het verkeer uit Laak 3 opvangen. Er zijn nu al capaciteitsproblemen bij de rijbanen rond het Blokzijlpark met filevorming tot gevolg.

Door het treffen van maatregelen kunnen problemen worden voorkomen. De brug bij rotonde 8 kan breder worden gemaakt of er moet een aparte voetgangersbrug naast de huidige brug komen. Aan de zijde van het Blokzijlpark zou een verhoogd trotttoir op de brug in samenhang met het markeren van oversteekplaatsen de veiligheid voor voetgangers verbeteren. Ook het trottoir aan de kop van het Blokzijlpark kan worden verhoogd.
In plaats van tweerichtingsverkeer over de brug in de Elburgstraat kan beter worden gekozen voor eenrichtingverkeer op de beide bruggen (Elburgstraat en Enkhuizenstraat). Verder zou op strategische plekken een parkeervak moeten komen voor het in- en uitstappen en moet worden voorkomen dat ondergrondse containers worden geleegd tijdens de spitsuren.

*Gemeentelijke beoordeling*
Wij gaan er vanuit dat Laak 1 wordt bedoeld waar in deze zienswijze Laak 2 wordt genoemd.

Voor het uitwerkingsplan Laak 3 is er in opdracht van het Ontwikkelingsbedrijf Vathorst een verkeerskundige verkenning door het verkeerskundig adviesbureau Goudappel Coffeng gedaan naar de ontsluiting van Laak 3, waarbij mede de effecten op Laak 1 inzichtelijk zijn gemaakt.
De rapportage van Goudappel Coffeng is integraal toegevoegd aan de toelichting bij het ontwerpuitwerkingsplan Laak 3 Vathorst. In de rapportage van Goudappel Coffeng wordt geconcludeerd dat het autoverkeer met de voorgestelde ontsluiting van Laak 3 goed en verkeersveilig afgewikkeld kan worden. Wij onderschrijven die conclusie.

Mede op basis van overleg en opmerkingen met de buurt tijdens de voorbereiding van de planvorming, zijn de plannen voor Laak 3 in de loop van de tijd aangepast en aangevuld.
In eerste instantie was gedacht om het gemotoriseerde verkeer en het langzaam verkeer tussen Laak 1 en Laak3 af te wikkelen via de zuidelijke brug (Enkhuizenstraat). In die situatie zou de noordelijke brug (Elburgstraat) alleen worden gebruikt voor langzaam verkeer.

Deze plannen zijn vervolgens gewijzigd in verband met de aanwezigheid nabij de brug van een verdiepte parkeergarage, die is ontsloten nabij de Durgerdamhaven op de Enkhuizenstraat. Dit is een ontsluiting met een helling en met beperkt uitzicht. Een auto-ontsluiting van en naar Laak 3 op deze plaats is om verkeersveiligheidsredenen ongewenst.

Er is toen een voorkeur uitgesproken om het gemotoriseerde verkeer via de noordelijke brug (Elburgstraat) en het langzaam verkeer via de zuidelijke brug (Enkhuizenstraat) af te wikkelen. Ondanks dat de Elburgstraat in de huidige situatie een eenrichtingsweg is, is deze weg ook breder dan de Enkhuizenstraat en is ook de brug in het verlengde van de Elburgstraat breder en daarmee naar onze mening ook geschikter om verkeer in twee richtingen af te wikkelen. De brug in het verlengde van de Elburgstraat functioneert door de aanwezigheid van de leuningen voor het autoverkeer als een versmalling. Wij zijn van mening dat hier geen sprake is van een verkeersonveilige situatie. Het betreft een locatie in een 30km/uur zone, de intensiteiten zijn laag en verkeer kan hier op elkaar anticiperen en de rijsnelheid aanpassen. In het verdere participatieproces met de buurt zijn vervolgens nog aanvullende aanpassingen in de verkeersontsluiting van Laak 3 doorgevoerd, zoals het realiseren van een doorsteek voor alle gemotoriseerde verkeer tussen de Laakboulevard en de Lovink en het opheffen van een rechtstreekse verbinding tussen de Elburgstraat en (de parkeergelegenheid bij) het bestaande sportcomplex(turnhal) van GymXL in Laak 3. Met deze aanpassingen wordt de hoeveelheid verkeer van en naar Laak 3 via Laak 1 zoveel mogelijk beperkt, hetgeen ook de verkeersveiligheid ten goede komt. Naast de kwantitatieve beoordeling (bepaling van de hoeveelheid verkeer en de verdeling van het verkeer over de wegen) is hiermee, anders dan reclamant suggereert, ook wel degelijk naar de kwalitatieve aspecten, zoals de verkeersveiligheid in het gebied, gekeken. Zo is het psychologisch voordelig dat de toegang van Laak 1 naar Laak 3 voor autoverkeer over de Elburgstraat verder van Rotonde 8 is gelegen dan de voormalig gedachte route via de Enkhuizenstraat. Met één brug voor autoverkeer in twee richtingen tussen Laak 1 en Laak 3, wordt het tegen de rijrichting inrijden van autoverkeer over de korte bruglengtes voorkomen door op de Enkhuizenstraat fysieke geleiders aan te brengen. Daarnaast willen wij hierbij graag opmerken dat de verkeersveiligheid destijds ook al een belangrijk thema was bij de opstelling van het stedenbouwkundig plan van Laak 1. Dit gebiedsdeel is daarom ook aangeduid en ingericht als een 30km/uur zone. Met de hoeveelheid extra verkeer in Laak 1 als gevolg van de ontwikkelingen in Laak 3, blijven de verkeersaantallen dermate laag (ook ter hoogte van de brug bij rotonde 8) dat deze prima op een verkeersveilige manier afgewikkeld kunnen worden. Deze verkeersaantallen zijn opgesomd in de bovengenoemde rapportage van Goudapppel Coffeng.

In de omgeving worden aanvullend nog extra verkeersmaatregelen getroffen. Als aanvulling komen er op de Elburgstraat ter hoogte van Blokzijlpark en halverwege Blokzijlpark (westzijde) extra verkeersdrempels. Verder komt er in het verlengde van de Enkhuizenstraat door Blokzijlpark een fietspad. Hiermee is het voor fietsen op Blokzijlpark niet meer nodig om tegen het eenrichtingsverkeer voor autoverkeer in te rijden. Ook daarmee wordt een verdere verbetering van de verkeersveiligheid in de omgeving bereikt.

Reclamant geeft verder aan dat er geen scheiding is van verkeersstromen op de brug bij rotonde 8. Dat is niet juist. Het voetpad is gescheiden door aangebrachte metalen punaises. Deze inrichting is ook conform de overige bruggen in Laak 1. Wel zullen wij in de aansluitende bochten met de Weteringkade het voetpad nog beter markeren.
Het voorstel om de brug te verbreden of om een extra voetgangersbrug te realiseren nemen wij niet over omdat dit vanwege de verkeersaantallen en daarmee de veiligheid niet nodig wordt geacht en de ingreep erg duur is.

Ter voorkoming van het gebruik van de ‘kop’ van Blokzijlpark door automobilisten zal het trottoir ter plaatse verhoogd uitgevoerd worden (inclusief opritjes voor de toegankelijkheid van minder validen).

Het voorstel van reclamant om op de twee bruggen tussen Laak 1 en Laak 3 eenrichtingsverkeer in te voeren nemen wij niet over. Bij eenrichtingsverkeer op de twee bruggen bestaat naar onze mening een grote kans dat met name de brug in het verlengde van de Enkhuizenstraat, toch door gemotoriseerd verkeer in twee richtingen gebruikt gaat worden. Voor een deel van de weggebruikers is het immers een kortere route via de Durgerdamhaven en Weteringkade naar rotonde 8. Er is daarvoor maar een overtreding over korte (brug)lengte voor nodig. Bovendien geeft dit ook weer kans op extra verkeer voor de garage in de Enkhuizenstraat langs. Dat is ongewenst. Daar komt bij dat het belangrijk is dat de route Durgerdamhaven – Weteringkade naar rotonde 8 zoveel mogelijk wordt beperkt. Dat is gunstig voor de verkeersafwikkeling op rotonde 8 met de Laakboulevard, omdat verkeer vanaf rotonde 8 naar Laak 1 dan aan slechts een beperkte hoeveelheid bestuurders van rechts, voorrang hoeft te verlenen, waarmee ook de kans op blokkeren van rotonde 8 minimaal blijft. Met twee richtingen verkeer op de Elburgstraat is bovendien sprake van een logischere ontsluiting. Via de route waar langs men is gekomen kan men ook weer vertrekken en verder wordt de snelfietsroute in Laak 3 dan ook maar op één locatie gekruist door motorvoertuigen tussen Laak 1 en Laak 3.

Met de nu gekozen verkeersontsluiting inclusief aanvullende maatregelen is de hoeveelheid extra verkeer door Laak 1a zoveel mogelijk beperkt, is er sprake van een logische verkeersontsluiting en kan het verkeer verkeersveilig worden afgewikkeld.

Wij zien tenslotte mede met het oog op de beperkte hoeveelheid extra verkeer in Laak 1 geen aanleiding om het bestaande rooster voor het legen van ondergrondse containers te wijzigen.

In de bijlage bij deze zienswijzennota is een overzichtskaart gevoegd met de maatregelen in Laak 1 naar aanleidingen van de ontwikkelingen in Laak 3.

*Conclusie*
De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het uitwerkingsplan. Wel zullen er een paar extra verkeersmaatregelen buiten het gebied van het uitwerkingsplan Laak 3 Vathorst worden getroffen.

4.2. Zienswijze van de heer Bilstra

*Samenvatting*
Het uitwerkingsplan is strijdig met het bestemmingsplan Hooglanderveen en Vathorst (Hoofdstuk 4.3. *Verkeer en Parkeren)* en draagt niet bij aan het "Verbeteringsplan voor de bereikbaarheid van Vathorst". Tweerichtingsverkeer op de Elburgstraat is verkeersonveilig. In het verkeersonderzoek en bij de keuze van variant 1 (noordelijke brug) zijn belangrijke verkeersveiligheidsfactoren niet onderzocht. Dat zijn:
- De Elburgstraat voldoet niet aan ASVV 2012. De brug is te smal voor veilig tweerichtingsverkeer en zorgt voor ongewenst rijgedrag.
- Er is veel fietsverkeer op de brug.
- De bocht Genemuidenstraat- Elburgstraat is te krap voor tweerichtingsverkeer op de Elburgstraat.
- Het parkeren buiten de vakken en binnen vijf meter van de kruisingen wordt gedoogd.
- Het parkeren op de Elburgstraat op de kop van Blokzijlpark.

- Het manoeuvreren met personenbusjes voor de dagbesteding van de Foortse Brug aan de Elburgstraat.

Variant 1 draagt niet bij aan een vlotte en veilige verkeersafwikkeling. Voorgesteld wordt om het verkeer af te wikkelen via eenrichtingverkeer op de beide bruggen (Elburgstraat en Enkhuizenstraat). Dat is veiliger, leidt tot een vlottere verkeersafwikkeling en waarborgt een veiliger manoeuvreren vanuit de parkeergarage Enkhuizenstraat.

*Gemeentelijke beoordeling*
Wij zijn het niet eens met de stelling dat het voorliggende plan strijdig is met het bestemmingsplan Hooglanderveen en Vathorst. In hoofdstuk 4.3 Verkeer en parkeren van dat plan staat (onder het kopje "fiets"), dat Vathorst en Hooglanderveen op diverse locaties "verkeersknippen" kennen voor het autoverkeer. Hiermee wordt het (doorgaande) autoverkeer door de woonstraten beperkt, hetgeen de verkeersveiligheid en leefbaarheid ten goede komt. Eén van de karakteristiek kenmerken van de wijk is de voorkeurspositie van de fiets.
Ter hoogte van de "autoknippen" kan het langzaam verkeer wel via de knippen worden afgewikkeld. Het gebruik van de fiets wordt hiermee gestimuleerd door de snelle en directe verbindingen. Dit draagt tegelijkertijd ook bij aan het verkeersveiliger maken.

In Laak 3 worden dergelijke autoknippen ook gerealiseerd. Hiermee wordt doorgaand verkeer van en naar de A28 via Laak 1 en Laak 3 niet toegestaan.

Laak 3 is het schakelstuk op wijkniveau tussen De Laak, de kerk, GymXL, het transferium en het station voor de bewoners van De Laak. Het is vanuit stedenbouwkundig oogpunt van belang dat er een verbinding is voor auto's tussen de verschillende deelgebieden in De Laak. Laak 3 maakt een onlosmakelijk deel uit van De Laak, de waterstad van Vathorst. De waterstad bestaat uit een weefsel van grachten plantsoenen, straten en stegen en is ontworpen als één geheel. De toekomstige woningen van Laak 3 horen net zo goed bij de waterstad als de huidige woningen van Laak 1 en 2. De eenheid in de waterstad uit zich ook in verkeersverbindingen tussen alle wijken voor voetgangers, fietsers en automobilisten. De gracht tussen Laak 1 en Laak 3 is het verbindende stedenbouwkundige element, het adres van de oostelijke Laak bij het station. De twee deelgebieden delen de watergang, die dan ook niet wordt gezien als een scheidend, maar juist een verbindend element. Daarom vinden we een rechtstreekse autoverbinding tussen Laak 1 en Laak 3 gewenst.

Vanzelfsprekend leidt dit in Laak 1 op bepaalde straten tot een hogere verkeersintensiteit dan nu. Ook op de Elburgstraat. Met de gekozen ontsluitingsstructuur blijven de verkeerstoenames echter zodanig beperkt dat het gemotoriseerde verkeer inclusief fietsverkeer hier verkeersveilig afgewikkeld kan worden. In de rapportage van Goudappel Coffeng, die deel uitmaakt van de toelichting bij het ontwerpuitwerkingsplan, zijn die verkeerstoenames beschreven. Daarin wordt ook geconcludeerd dat het autoverkeer met de voorgestelde ontsluiting van Laak 3 goed en verkeersveilig afgewikkeld kan worden. Wij onderschrijven die conclusie.

In de zienswijze wordt verder aangegeven, dat het uitwerkingsplan niet bijdraagt aan het verbeteringsplan voor de bereikbaarheid van Vathorst. Dat is onjuist. In Laak 3 wordt volgens het uitwerkingsplan ook een P+R terrein gerealiseerd. Dat draagt evident bij aan een goede bereikbaarheid van station Vathorst. Door Laak 3 wordt ook de snelfietsroute Nijkerk-Amersfoort Centrum gerealiseerd. Ook dit is een belangrijke verbetering voor de bereikbaarheid.

Daarnaast is verkeersveiligheid bij de planontwikkeling een aspect dat integraal is meegenomen. Zo wordt bijvoorbeeld ook Laak 3 aangeduid en ingericht als 30km/uur zone.

Reclamant geeft aan dat de Elburgstraat niet aan de 'Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom' (ASVV2012) voldoet. De daarin minimaal aanbevolen wegbreedte voor tweerichtingsverkeer auto en tweerichtingsverkeer fiets is 4,80 meter. De Elburgstraat heeft een rijbaanbreedte exclusief parkeervakken van 5m. Daarmee wordt aan de genoemde aanbevelingen voldaan. De weg is daarmee ook breder dan vele andere tweerichtingsstraten in Vathorst.

Verder wordt in de zienswijze aangegeven dat de bocht Genemuidengracht-Elburgstraat te krap is voor twee richtingsverkeer op de Elburgstraat en daarmee verkeersonveilig.
De Genemuidengracht sluit als eenrichtingsweg aan op de Elburgstraat. De Elburgstraat is ruim 4 meter breed en de kruising ligt in een 30km/uur zone. Verkeer vanaf de Genemuidengracht dient hierbij voorrang te verlenen aan bestuurders van rechts. Het zicht op dit verkeer is met het brede trottoir langs de Elburgstraat goed, zodat men goed op elkaar kan anticiperen. Bepaalde voertuigen die komende vanaf de Genemuidengracht een grotere bochtstraal nodig hebben om gelijktijdig het kruispunt te kunnen oprijden met het verkeer van rechts dat richting de brug rijdt, dienen het verkeer zoals dat op kruisingen binnen 30km/uur zones of woonstraten heel gebruikelijk is, even voor te laten gaan zodat er vervolgens weer alle ruimte is. Dit is niet problematisch noch onveilig.

Ten aanzien van parkeren kunnen wij opmerken dat daar waar geen parkeerterrein (aangegeven met bord E4), geen woonerf en geen parkeerverbod of parkeerverbodszone is, parkeren buiten de parkeervakken is toegestaan. Uiteraard gelden altijd wel de algemene verkeersregels. Bijvoorbeeld dat het niet is toegestaan om voor een uitrit te parkeren, te parkeren binnen 5 meter van een bocht van een kruising of zodanig te parkeren dat een weg wordt geblokkeerd.
Van een gedoogbeleid ten aanzien van parkeren is geen sprake. De politie bepaalt bij handhaving haar eigen prioriteiten. Voor de verkeersveiligheid is het met name van belang dat er vanwege het benodigde zicht bij het oprijden niet binnen 5 meter van de bochten van kruisingen wordt geparkeerd. Op dergelijke locaties kan zonder nadere maatregelen worden gehandhaafd, zoals bijvoorbeeld op de Elburgstraat ter hoogte van de kop van het Blokzijlpark. Vanwege de relatief hoge parkeerdruk in een deel van Laak 1 is het ook mogelijk dat een deel van de bewoners uit Laak 1, in Laak 3 gaan parkeren. Op voorhand gaan we daarom geen parkeerverbod instellen.

In de zienswijze wordt aangegeven dat de verkeersveiligheid in het geding zou zijn door het manoeuvreren van personenbusjes bij de dagbesteding Amerpoort aan de Elburgstraat 250. Wij zijn van mening dat de verkeersveiligheid hier niet in het geding is. Integendeel, de situatie wordt juist met het instellen van tweerichtingsverkeer op de Elburgstraat verbeterd. Vanwege het eenrichtingsverkeer in de huidige situatie keren de taxibusjes om om vervolgens met de rechterzijde (de deurzijde van het busje) de personen vanaf het trottoir te (kunnen) laten instappen. Met tweerichtingsverkeer op de Elburgstraat is die keerbeweging niet meer nodig. Dat bevordert de veiligheid.

Het voorstel van reclamant om op de twee bruggen tussen Laak 1 en Laak 3 eenrichtingsverkeer in te voeren nemen wij niet over. Bij eenrichtingsverkeer op de twee bruggen bestaat naar onze mening een grote kans dat met name de brug in het verlengde van de Enkhuizenstraat, toch door gemotoriseerd verkeer in twee richtingen gebruikt gaat worden. Voor een deel van de weggebruikers is het immers een kortere route via de Durgerdamhaven

en Weteringkade naar rotonde 8. Men hoeft daar slechts een overtreding over zeer korte lengte voor te maken. Bovendien geeft ook weer extra kans op verkeer voor de garage in de Enkhuizenstraat langs. Dat is ongewenst en voorkomen we liever. Daar komt bij dat het belangrijk is dat de route Durgerdamhaven – Weteringkade naar rotonde 8 zoveel mogelijk wordt beperkt. Dat is gunstig voor de verkeersafwikkeling op rotonde 8 met de Laakboulevard, omdat verkeer vanaf rotonde 8 naar Laak 1 dan aan slechts een beperkte hoeveelheid bestuurders van rechts, voorrang hoeft te verlenen, waarmee ook de kans op blokkeren van rotonde 8 minimaal blijft.
Met twee richtingen verkeer op de Elburgstraat is bovendien sprake van een logischere ontsluiting. Via de route waar langs men is gekomen kan men ook weer vertrekken en verder wordt de snelfietsroute in Laak 3 dan ook maar op één locatie gekruist door motorvoertuigen tussen Laak 1 en Laak 3.

Met de nu gekozen verkeersontsluiting inclusief aanvullende maatregelen is de hoeveelheid extra verkeer door Laak 1a zoveel mogelijk beperkt, is er sprake van een logische verkeersontsluiting, worden ongewenste verkeersbewegingen zoveel mogelijk voorkomen en kan het verkeer verkeersveilig worden afgewikkeld.

In de bijlage bij deze zienswijzennota is nog een overzichtskaart gevoegd met de maatregelen in Laak 1 naar aanleidingen van de ontwikkelingen in Laak 3.

*Conclusie*
De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het uitwerkingsplan. Wel zal er een aantal verkeersmaatregelen buiten het gebied van het uitwerkingsplan Laak 3 Vathorst worden getroffen.

## 4.3 Zienswijze van de heer De Wit

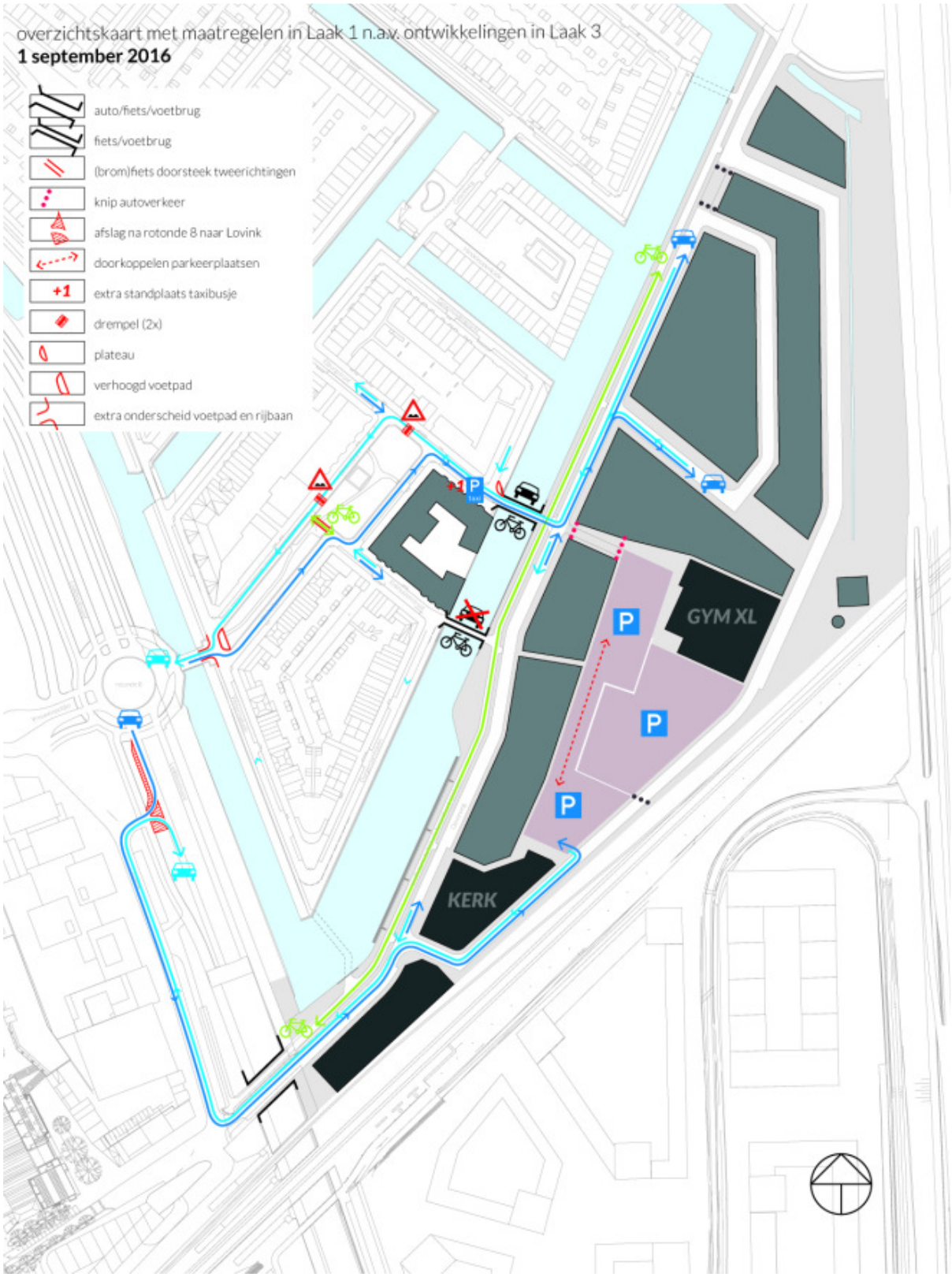
*Samenvatting en gemeentelijke beoordeling*
De zienswijze van de heer De Wit is identiek aan de zienswijze van de heer Bilstra. Verwezen wordt naar de samenvatting en beoordeling onder 4.2.

*Conclusie*
De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het uitwerkingsplan. Wel zal er een aantal verkeersmaatregelen buiten het gebied van het uitwerkingsplan Laak 3 Vathorst worden getroffen.

## 4.4 Zienswijze van de heer Rauwenhoff en mevrouw Van der Meijden

*Samenvatting en beoordeling*
De door de heer Rauwenhoff en mevrouw Van der Meijden ondertekende zienswijze is identiek aan de zienswijze van de heer Bilstra. Mevrouw Van der Meijden wijst via een tekstgedeelte bij de ondertekening van de zienswijze nog op het probleem van het halen en brengen van invalide cliënten met busjes.
Verwezen wordt naar de samenvatting en gemeentelijke beoordeling onder 4.2.

*Conclusie*
De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het uitwerkingsplan. Wel zal er een aantal verkeersmaatregelen buiten het gebied van het uitwerkingsplan Laak 3 Vathorst worden getroffen.

Bijlage:

Tekening - Overzichtskaart met maatregelen in Laak 1 naar aanleiding van de ontwikkelingen in Laak 3