

Gemeente Middelburg - Eindverslag inspraakprocedure Herinrichting Koudekerkseweg

Zaaknummer 119798

Aanleiding

Door werkzaamheden van DNWG Infra, aan gas/water/elektra, hebben we de kans om werk met werk te maken. Hierdoor kunnen we met minder budget het gedeelte van de Koudekerkseweg tussen het Banckertplein en de Laan der Verenigde Naties herinrichten. Met de herinrichting kunnen we belangrijke doelstellingen uit het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (hierna: GVVP) en het klimaatbeleid realiseren. Namelijk de weg afwaarderen van 50 naar 30 km/u en tegelijkertijd de leefomgeving klimaatbestendiger inrichten door verhardingen te verwijderen, de ruimte te vergroenen en daardoor geschikt te maken voor wateropvang.

Ook zijn de verkeerslichten op de kruising Koudekerkseweg / Laan der Verenigde Naties aan vervanging toe. Omdat deze twee wegdelen op elkaar aansluiten is gekeken of er door een integrale benadering één project van te maken is. Hierdoor kan in de uitvoering financieel voordeel behaald worden. Ook kan hierdoor het klimaatbestendiger inrichten van de Koudekerkseweg doorgetrokken worden naar/over de kruising Koudekerkseweg / Laan der Verenigde Naties.

Uitgangspunten

Omdat DNWG Infra werkzaamheden heeft uitgevoerd aan kabels en leidingen die onder de bestaande voet- en fietspaden liggen van de Koudekerkseweg, is de mogelijkheid aangegrepen om te onderzoeken hoe we de openbare ruimte (gedeeltelijk) kunnen optimaliseren en klimaatbestendig kunnen inrichten. Het klimaat is aan het veranderen. Afgelopen zomers hebben we dit ondervonden: (extreem) warm weer, weinig of juist extreem veel neerslag. De verwachting is dat we dit soort situaties steeds vaker gaan meemaken. Daar moeten we ons in Nederland tijdig op inrichten.

Uitgangspunt voor het ontwerp is dat in 2016 bij de vaststelling van het GVVP besloten is op termijn dit gedeelte van de Koudekerkseweg af te waarderen van een 50 naar een 30km-weg. Daarnaast zijn de verkeerslichten op de kruising Koudekerkseweg / Laan der Verenigde Naties aan vervanging toe. Het is nog niet nodig om de asfaltverharding van de rijbaan en/of riolering te vervangen. Daarom blijft de huidige rijbaan gehandhaafd en worden alleen de huidige fiets- en voetpaden tot aan de trottoirbandenlijn heringericht.

Omdat de verkeerslichten op de kruising Koudekerkseweg / Laan der Verenigde Naties aan vervanging toe zijn, is onderzocht hoe deze kruising klimaatbestendiger ingericht kan worden. Uit onderzoek blijkt dat het vervangen van de verkeerslichten door een rotonde een effectievere oplossing is dan het vervangen door nieuwe verkeerslichten. Een rotonde heeft meerdere voordelen: het zorgt voor een betere doorstroming van het verkeer en het neemt minder ruimte in beslag. Ook hier kan een groot gedeelte van de bestaande verharding vervangen worden door groenvoorzieningen. Binnen de aanpassingen kan ook de noordelijke ontsluiting (J.V. Sprengerlaan) van de wijk Rittenburg verkeersveiliger ontsloten worden. Deze T-kruising wordt met de aanpassing kleiner, duidelijker vormgegeven en verkeersveiliger dan in de huidige situatie het geval is.

Voorlopig ontwerp

Er zijn twee ontwerpen gemaakt:

1. Inrichtingsontwerp herinrichting Koudekerkseweg tussen het Banckertplein en de Laan der Verenigde Naties, tekeningnummer 101, d.d. 28-09-2021;
2. Verkeerslichten vervangen door een rotonde op het kruispunt Koudekerkseweg / Laan der Verenigde Naties, tekeningnummer 102, d.d. 28-9-2021.

De volgende onderdelen zijn meegenomen in het definitief ontwerp Koudekerkseweg en rotonde:

- Afwaarderen van 50 naar 30km per uur.
- De vrijliggende fietspaden komen te vervallen, behalve ter hoogte van de bushalte.
- Het trottoir wordt 1,80 m breed.
- De parkeer- en rabatstroken blijven gehandhaafd.
- De verharding van het huidige fietspad wordt grotendeels vervangen door groen. Het volgende wordt meegenomen in het groenplan:
 - uitgangspunt is inheems plantmateriaal;
 - eenduidigheid en functioneel aanbrengen van groen, met meerwaarde voor biodiversiteit;
 - langs de Koudekerkseweg komt hetzelfde type boom als langs de Poelendaeleweg.

- De huidige bushalte ter hoogte van Koudekerkseweg 146 wordt verplaatst naar een locatie tegenover Koudekerkseweg 133.
- De vervallen parkeervakken bij de nieuwe locatie van de bushalte worden gecompenseerd, nabij Koudekerkseweg 144/146.
- Als snelheidremmende maatregelen zijn er twee versmallingen (as-verspringingen) opgenomen in het aangepaste ontwerp: één bij Koudekerkseweg 117/128 en één bij 129.
- Het inrijverbod voor landbouwverkeer breder dan 2,30 m blijft van kracht.
- Ter hoogte van de herontwikkeling van Koudekerkseweg 14 zijn de aanpassingen van de openbare ruimte niet meegenomen in de planvorming. De invulling hiervan is afhankelijk van de herontwikkeling.

In het ontwerp van de rotonde zijn de volgende onderdelen opgenomen:

- De verkeersregelininstallatie wordt verwijderd.
- Er wordt een enkelbaans rotonde aangelegd.
- Fiets- en voetgangersoversteken worden verplaatst.
- Er komt een verkeersdrempel bij de nieuwe fietsoversteekplaats ten zuiden van SSG Nehalennia Kruisweg.
- Fietzers hebben op de rotonde voorrang op het gemotoriseerd verkeer.
- De verharding die niet meer nodig is door het verkleinen van totale kruisingsvlak wordt vervangen door groen. In het groenplan is opgenomen:
 - uitgangspunt is, waar mogelijk, inheems plantmateriaal;
 - eenduidigheid en functioneel aanbrengen van groen, met meerwaarde voor biodiversiteit;
 - het type boom wordt op een later moment in de voorbereiding bepaald. De keuze is mede afhankelijk van keuzes in de nadere uitwerking van het ontwerp, zoals bijvoorbeeld of groenvakken verlaagd worden aangelegd voor waterberging.
- De huidige bushalte nabij de verkeerslichten wordt verplaatst naar de andere zijde van de ontsluiting Rittenburg, zodat het verkeer beter kan doorstromen.
- De noordelijke ontsluiting van Rittenburg blijft een T-kruising. Verkeer vanuit Rittenburg naar Koudekerke rijdt via de rotonde.

Voor de volgende verkeersmaatregelen is een verkeersbesluit nodig:

- het verlagen van de maximumsnelheid;
- het plaatsen van de borden verplichte rijrichting op de rotonde;
- de voorrangmaatregelen bij de rotonde waarbij het verkeer op de kruisende wegen voorrang moet verlenen aan het verkeer op de rotonde;
- het in de voorrang leggen van de fietsoversteek bij de rotonde;
- het plaatsen van de verkeersborden begin- en einde verplicht fietspad, bij de overgang naar de 30km-zone op de Koudekerkseweg ter hoogte van Koudekerkseweg 133 en 137;
- het plaatsen van een bord voetpad bij de aansluitingen van het Toorenvliedtwegje tegenover de Joost de Moorstraat;
- het verwijderen van de fietspaden;
- het verplaatsen van de bushalte en van de autobusparkeerplaats.

Als het verkeersbesluit is genomen zullen wij dit bekendmaken in het Gemeenteblad en zullen wij de omwonenden hierover per brief informeren.

Participatie en het gevolgde proces

Voorafgaand aan de start van het project zijn eind maart 2021 de bewoners en belanghebbenden van de Koudekerkseweg geïnformeerd door middel van een bewonersbrief met een schetsontwerp over onze ideeën. De bewoners en belanghebbenden zijn gevraagd hun vragen, wensen, aandachtspunten met ons te delen. De volgende belanghebbenden zijn ook meegenomen in de informatieverstrekking: de verkeerswerkgroep 't Zand/Stromenwijk, het wijkteam, de Fietzersbond, de Stichting Gehandicapten Walcheren en Connexion.

De binnengekomen reacties op de bewonersbrief van eind maart 2021 zijn beoordeeld. Daarna is een voorlopig ontwerp gemaakt dat begin juni 2021 met de beantwoording van de meest voorkomende vragen in een tweede bewonersbrief is teruggestuurd. Met deze tweede bewonersbrief:

- zijn ook de bewoners van Rittenburg geïnformeerd over de ideeën van de rotonde op de kruising Koudekerkseweg / Laan der Verenigde Naties;
- zijn de bewoners en belanghebbenden uitgenodigd voor een informatiemoment op 22 juni 2021 om persoonlijk nog een keer de wensen, vragen en aandachtspunten met ons besproken te bespreken;

- zijn de bewoners en belanghebbenden op de hoogte gebracht dat het voorlopig ontwerp op 23 juni 2021 gepubliceerd wordt in het Gemeenteblad (Overheid.nl) en dat de inspraakprocedure start op de dag na publicatie.

Begin juni is ook het voorlopig ontwerp van de rotonde via de reguliere informatiebrief van Rittenburg en de meest aangrenzende belanghebbenden van Rittenburg gedeeld en is bekendgemaakt dat er een inspraakprocedure gestart wordt.

Op 22 juni 2021 heeft het informatiemoment voor de bewoners en belanghebbenden (coronaproof) plaats gevonden. Een aantal bewoners en belanghebbenden is langs geweest en heeft vragen kunnen stellen en opmerkingen kunnen geven. Deze zijn samen met de zienswijzen mee afgewogen in het definitief ontwerp. Het grootste gedeelte van de vragen tijdens dit informatiemoment ging over de invulling en het vergroten en verkleinen van groenvakken, en het behouden van de huidige inritten en toegangspaden naar percelen (ook in relatie tot groen).

De bewoners en belanghebbenden die langs zijn geweest op het informatiemoment zijn nadien per mail bedankt voor hun bijdrage en zijn nog een keer gewezen op de inspraakprocedure.

Inspraak

Volgens artikel 2, derde lid, aanhef en onder f, van de Inspraakverordening wordt inspraak verleend over de inrichting of herinrichting van wegen, straten of pleinen. Voor de herinrichting Koudekerkseweg is daarom een inspraakprocedure gestart. De inspraakmogelijkheid is bekendgemaakt in Gemeenteblad 2021, 196580 van 23 juni 2021.

Inspraaktermijn

Inspraak was mogelijk gedurende zes weken: van 24 juni 2021 tot en met 4 augustus 2021.

Inzage

Tijdens de inspraaktermijn konden ingezetenen en belanghebbenden mondeling of schriftelijk hun zienswijze over het voorlopig ontwerp indienen, en heeft het voorlopig ontwerp elke werkdag tijdens kantooruren ter inzage gelegen bij de vakbalie in het stadskantoor. Het voorlopig ontwerp was ook te raadplegen op het Gemeenteblad (Overheid.nl) en op de website van de Gemeente Middelburg.

Zienswijzen

Er zijn vijf zienswijzen ingediend. De zienswijzen zijn onderverdeeld in de volgende onderwerpen:

1. openstellen Korczakstraat en Joost de Moorstraat;
2. herinrichting Koudekerkseweg en rotonde Koudekerkseweg / Laan der Verenigde Naties;
3. Fietzersbond.

Onderwerp 1: Openstellen Korczakstraat en Joost de Moorstraat

Algemene reactie gemeente:

De planvorming 'Herinrichting Koudekerkseweg' tussen het Banckertplein en de Laan der Verenigde Naties bevat het afwaarderen naar een 30km-weg. Binnen het plan valt ook het hernieuwd openstellen van de Korczakstraat en de Joost de Moorstraat omdat de openstelling van deze zijstraten een positieve invloed heeft op de verkeersveiligheid en snelheidsverlaging op de Koudekerkseweg.

We hebben met een verkeersmodel onderzocht welke effecten het openstellen van de zijstraten heeft op de omgeving. Daaruit blijkt dat openstelling niet leidt tot minder verkeer op de Koudekerkseweg. Bovendien is nog niet duidelijk of en welke maatregelen er nodig zijn om nieuwe en mogelijk ongewenste verkeersstromen in de wijk te voorkomen. Daarvoor is nader onderzoek nodig naar de aard (zoals auto-, fiets-, en sluijverkeer) en intensiteit van eventuele nieuwe verkeersstromen. Ook is nog onduidelijk welke invulling de locatie Remijn krijgt en welke invloed dat heeft op de verkeersstromen en op de afwikkeling daarvan op de Koudekerkseweg. Kortom: er zijn nu enkele voor het plan belangrijke vragen waarop we nog geen (goed onderbouwd) antwoord hebben. We hebben daarom besloten het opstellen van de zijstraten niet op te nemen in het definitief ontwerp. Mogelijk dat het openstellen van de zijstraten in een later stadium opnieuw in beeld komt, bijvoorbeeld bij het vervangen van het asfalt op de Koudekerkseweg. De huidige staat van het asfalt in de rijbaan is nog goed, zodat onderhoud aan het asfalt naar verwachting pas noodzakelijk is over 8 tot 10 jaar.

Het niet openstellen van de beide zijstraten heeft geen directe gevolgen voor de Koudekerkseweg, en is daarom geen reden om de afwaardering van de Koudekerkseweg uit te stellen.

Zienswijze

1. Er is mondeling overleg geweest met de gemeente, waarbij gevraagd is naar wat de impact voor de Ter hoogestraat zou zijn ten gevolge van het openstellen van de Joost de Moorstraat. Hierbij is aangegeven dat dit nu niet bij de besluitvorming meegenomen wordt, omdat er gefocust wordt op de herinrichting van de Koudekerkseweg. Echter kan de openstelling van de Joost de Moor-

Reactie gemeente

Het mondeling overleg waarnaar verwezen wordt is niet duidelijk te achterhalen. De openstelling is door de gemeente nooit losgezien van het totale plan. Wij hebben echter besloten het openstellen van de zijstraten niet op te nemen in het definitief ontwerp. Zie de algemene reactie hierboven voor de reden waarom we tot dit besluit zijn gekomen.

straat niet los gezien worden van de verkeerssituatie op de Ter Hoogestraat, gezien de directe aansluiting en de logischerwijs verhoogde verkeersintensiteit die dit ten gevolge heeft voor de Ter Hoogestraat.

2. De bewoners van de Ter Hoogestraat en Joost de Moorstraat zijn door de gemeente niet op de hoogte gebracht van de plannen om de zijstraat open te stellen, terwijl zij direct betrokkene zijn
Over de openstelling van de Korczakstraat en de Joost de Moorstraat op de Koudekerkseweg hebben wij niet breed genoeg gecommuniceerd. Deze en andere redenen hebben ertoe geleid dat de openstelling uit de planvorming wordt verwijderd. Bij toekomstige plannen zal de communicatie zo breed mogelijk worden uitgezet en zullen de direct belanghebbenden worden geïnformeerd.
3. Door het openstellen van de Joost de Moorstraat zal het verkeer in de Ter Hoogestraat naar beide richtingen toenemen vanaf de Joost de Moorstraat.
Wij hebben besloten het openstellen van de zijstraten niet op te nemen in het definitief ontwerp. Zie de algemene reactie hierboven voor de reden waarom we tot dit besluit zijn gekomen .
4. Als het gemotoriseerde verkeer vanaf de Joost de Moorstraat ook naar rechts de Ter Hoogestraat in kan rijden zijn problemen te verwachten omdat de straat te smal is voor 2-richtingen verkeer. In de huidige situatie is de passage al niet mogelijk als 2 auto's elkaar daar moeten passeren. Als een fietser de Ter Hoogestraat uit rijdt richting Koninginnelaan en er komt een auto / bus de straat in dan is de passage te krap voor beiden. Een verhoogde verkeersintensiteit is niet verantwoord vanuit het oogpunt van veiligheid en overlast.
Wij hebben besloten het openstellen van de zijstraten niet op te nemen in het definitief ontwerp. Zie de algemene reactie hierboven voor de reden waarom we tot dit besluit zijn gekomen .
5. Als de Koudekerkseweg een 30 kilometerweg wordt met verkeersvertragende maatregelen kan de Ter Hoogestraat een sluiproute worden vanaf het kruispunt Koninginnelaan – Ter Hoogestraat tot de T-splitsing met de Korczakstraat wat een verhoging van verkeersintensiteit tot gevolg heeft. Het straat profiel van de Ter Hoogestraat leent zich hier niet voor (zie punt 4) en dit zal tot ongewenste onveilige situaties leiden.
Wij hebben besloten het openstellen van de zijstraten niet op te nemen in het definitief ontwerp. Zie de algemene reactie hierboven voor de reden waarom we tot dit besluit zijn gekomen .
6. De Ter Hoogestraat is een straat waar veel kinderen buitenspelen. Net als de Korczakstraat is de Joost de Moorstraat in het verleden al opengesteld geweest voor verkeer maar is toentertijd besloten om de zijstraten af te sluiten voor verkeer van en naar de Ter Hoogestraat. Naar aanleiding van gesprekken met buurtbewoners lijkt dit gedaan te zijn ivm de verkeersveiligheid.
Wij hebben besloten het openstellen van de zijstraten niet op te nemen in het definitief ontwerp. Zie de algemene reactie hierboven voor de reden waarom we tot dit besluit zijn gekomen .
7. Als klanten van cafetaria Lammers niet meer omdraaien in de straat maar een rondje kunnen rijden via Koninginnelaan – Ter Hoogestraat – Joost de Moorstraat zal het verkeer in het eerste deel van de de Ter Hoogestraat vastlopen zeker als er 2-richtingen mogelijk zijn (zie ook punt 4).
Wij hebben besloten het openstellen van de zijstraten niet op te nemen in het definitief ontwerp. Zie de algemene reactie hierboven voor de reden waarom we tot dit besluit zijn gekomen .
8. De extra CO₂-uitstoot door opstoppingen, afremmen, lagere snelheid zal de bewoners van de Ter Hoogestraat en de Joost de Moorstraat niet ten goede komen. Afname van leefklimaat en veiligheid.
Wij hebben besloten het openstellen van de zijstraten niet op te nemen in het definitief ontwerp. Zie de algemene reactie hierboven voor de reden waarom we tot dit besluit zijn gekomen . Bij toekomstige plannen wordt d it aspect gezien samen met een milieudeskundige.
9. De Ter Hoogestraat is een straat waar veel kinderen buitenspelen. Net als de Korczakstraat is de Joost de Moorstraat in het verleden al opengesteld geweest voor verkeer maar is toentertijd besloten om de zijstraten af te sluiten voor verkeer van en naar de Ter Hoogestraat. Naar aanleiding van gesprekken met buurtbewoners lijkt dit gedaan te zijn ivm de verkeersveiligheid.
Wij hebben besloten het openstellen van de zijstraten niet op te nemen in het definitief ontwerp. Zie de algemene reactie hierboven voor de reden waarom we tot dit besluit zijn gekomen .
10. Als klanten van cafetaria Lammers niet meer omdraaien in de straat maar een rondje kunnen rijden via Koninginnelaan – Ter Hoogestraat – Joost de Moorstraat zal het verkeer in het eerste deel van de de Ter Hoogestraat vastlopen zeker als er 2-richtingen mogelijk zijn (zie ook punt 4).
Wij hebben besloten het openstellen van de zijstraten niet op te nemen in het definitief ontwerp. Zie de algemene reactie hierboven voor de reden waarom we tot dit besluit zijn gekomen .
11. De extra CO₂-uitstoot door opstoppingen, afremmen, lagere snelheid zal de bewoners van de Ter Hoogestraat en de Joost de Moorstraat niet ten goede komen. Afname van leefklimaat en veiligheid.
Wij hebben besloten het openstellen van de zijstraten niet op te nemen in het definitief ontwerp. Zie de algemene reactie hierboven voor de reden waarom we tot dit besluit zijn gekomen . Bij toekomstige plannen wordt d it aspect gezien samen met een milieudeskundige.
12. Bij openen van Joost de Moorstraat naar 2-richtingen zullen parkeerplaatsen verloren gaan. De Ter Hoogestraat kan geen extra ruimte meer bieden dus zullen auto's moeten gaan 'zoeken' in de wijk naar parkeerplaatsen. Daardoor zal er nog meer rondrijdend verkeer door de Ter Hoogestraat gaan.
Wij hebben besloten het openstellen van de zijstraten niet op te nemen in het definitief ontwerp. Zie de algemene reactie hierboven voor de reden waarom we tot dit besluit zijn gekomen .

- | | |
|---|--|
| <p>13. De huidige situatie in de Ter Hoogestraat biedt weinig ruimte voor gemotoriseerd verkeer dat langs de geparkeerde auto's rijdt. Vooral busjes en pakketbezorgers rijden daarom regelmatig met de linkerwielen over de stoep vanaf de bocht tot de t-splitsing Joost de Moorstraat (dat is vanaf huisnr. 19 - 23. Dit verkeer rijdt dan vlak langs de ramen van betreffende huizen. Bewoners onder vinden hier veel hinder van.</p> | <p><i>Deze vraag valt buiten de projectgrenzen en zal bij toekomstige plannen in acht worden genomen.</i></p> |
| <p>14. Het begin van de Ter Hoogestraat is tweerichtingsverkeer, na de Joost de Moorstraat één richting. Het tweerichtingsverkeer zorgt zeker in de eerste bocht vaak voor gevaarlijke situaties. Zou de tweerichtingsverkeer aan het begin van de Ter Hoogestraat kunnen worden afgeschaft? Want auto's kunnen dan vlot via de Joost de Moorstraat weer weggelaten uit de Ter Hoogestraat. Er is daarom dan ook geen reden meer om tweerichtingsverkeer hier te handhaven.</p> | <p><i>Zie reactie op zienswijze 10.</i></p> |
| <p>15. Er is onrust in de Ter Hoogestraat omdat de Korczakstraat en de Joost de Moorstraat opengesteld richting de Koudekerkseweg. In de straat-app worden woeste scenario's geschetst. Maar ik heb het idee dat veel bewoners niet precies snappen wat er gaat gebeuren. Als er nu veel handtekeningen / protest komt willen jullie dan voor een info avond zorgen? Dat lijkt me veel beter dan dat alles bij het oude blijft.</p> | <p><i>Omdat we hebben besloten het openstellen van de zijstraten niet op te nemen in het definitief ontwerp, heeft het geen toegevoegde waarde om een tweede infomoment te organiseren. Wanneer in de toekomst ideeën worden uitgewerkt over de Ter Hoogestraat, Korczakstraat en de Joost de Moorstraat plus omgeving, zullen de direct belanghebbenden hierover worden geïnformeerd.</i></p> |
| <p>16. We hebben echter grote bezwaren tegen het deel van het plan waarbij de zijstraten (Korczakstraat en Joost de Moorstraat) open gesteld gaan worden en de verhoogde verkeersintensiteit die door de gemeente wordt aangegeven. De argumentatie van de gemeente zoals aangegeven in de publicatie lijken niet op te wegen tegen de zwaarwegende bezwaren van de bewoners van de Koudekerkseweg, Ter Hoogestraat, Joost de Moorstraat en eigenaren van garages aan de Korczakstraat.</p> | <p><i>We hebben besloten om het openstellen van de zijstraten niet op te nemen in het definitief ontwerp. Mogelijk dat het openstellen in een later stadium opnieuw in beeld komt, bijvoorbeeld bij het vervangen van het asfalt op de Koudekerkseweg. Dat bezien wij tegen die tijd nader en betrekken daarbij de direct belanghebbenden. Het niet openstellen van de beide zijstraten heeft geen directe gevolgen voor de Koudekerkseweg en is dus ook geen reden om de afwaardering van de Koudekerkseweg uit te stellen.</i></p> |
| <p>17. We (zie ondertekening + bewoners die de handtekeninglijst getekend hebben) willen de gemeente dringend verzoeken om de zijstraten daarom NIET open te stellen en dit uit het plan te verwijderen.</p> | <p><i>Wij hebben besloten het openstellen van de zijstraten niet op te nemen in het definitief ontwerp. Zie de algemene reactie hierboven voor de reden waarom we tot dit besluit zijn gekomen.</i></p> |
| <p>18. De bewoners van de Ter Hoogestraat en Joost de Moorstraat zijn door de gemeente niet op de hoogte gebracht van de plannen om de zijstraat open te stellen, terwijl zij direct betrokkene zijn.</p> | <p><i>Zie reactie op zienswijze 2.</i></p> |

Onderwerp 2: Herinrichting Koudekerkseweg en rotonde Koudekerkseweg / Laan der Verenigde Naties

- | | |
|---|--|
| <p>Zienswijze</p> <p>19. Rond de kruising Joost de Moorstraat / Ter Hoogestraat parkeren veel auto's en is er weinig parkeerterrein. De nieuwe plannen lijken eerder ervoor te zorgen dat er minder parkeerterrein komt. Want nu wordt het hele gebied daar als parkeerterrein gebruikt (ook het terrein van Remijn) en daar moeten weer auto's kunnen gaan rijden. Zouden jullie daar nog eens goed naar willen kijken?</p> | <p><i>Reactie gemeente</i></p> <p><i>Wij hebben besloten het openstellen van de zijstraten niet op te nemen in het definitief ontwerp. Zie de algemene reactie hierboven voor de reden waarom we tot dit besluit zijn gekomen. De herontwikkeling van de locatie Koudekerkseweg 14 (Remijn) valt buiten deze inspraakprocedure. In het voorlopig ontwerp is daarom aangegeven dat de inrichting nabij de locatie Koudekerkseweg 14 mede afhankelijk is van de herontwikkeling.</i></p> |
| <p>20. Behouden toegang linker zijde woning Koudekerkseweg 129</p> | <p><i>De toegang naar de woning tussen het toekomstig voetpad en de gevel, wordt in het definitief ontwerp opgenomen.</i></p> |
| <p>21. Logischerwijs zou met de afwaardering van 50km naar 30km van de Koudekerkseweg ook een verlaging van de verkeersintensiteit verwacht mogen worden (het zou aantrekkelijker moeten worden om de rondweg en andere doorstroom routes te gaan gebruiken) en mogelijk ook een beperking van het zwaar verkeer te verwachten zijn. De bewoners van de oude woningen aan de Koudekerkseweg geven al gedurende langere periode bij de gemeente aan dat er sprake is van trilling hinder door het verkeer.</p> | <p><i>Wij onderschrijven de verwachting dat de afwaardering naar 30 km/u zal leiden tot een afname van de verkeersintensiteiten op de Koudekerkseweg en daarmee tot vermindering van ervaren verkeershinder. Het verlagen van de verkeersintensiteit heeft echter met meer factoren te maken dan alleen met het verlagen van de snelheid. De verwachting is ook dat het verlagen van de snelheid naar 30 km/u tot minder trillingshinder zal leiden.</i></p> |
| <p>22. Daarnaast willen we de gemeente nogmaals verzoeken om te onderzoeken of zwaar verkeer zo veel mogelijk beperkt kan worden op de Koudekerkseweg en omgeleid kan worden via de Stroomweg en Nieuwe Vlissingeweg i.v.m. verder indammen van de huidige trillinghinder.</p> | <p><i>Een verbod voor alle landbouwvoertuigen opnemen is niet mogelijk. Op de Koudekerkseweg zit al een verbod voor landbouwvoertuigen breder dan 2,30 m. Kleinere landbouwvoertuigen kunnen niet via een andere route veilig op hun bestemming komen. Zie ook de reactie op zienswijze 18.</i></p> |
| <p>23. Dringend verzoek tot schriftelijke bevestiging dat de ondergrond t.p.v. de huidige scheur – in Koudekerkseweg, t.h.v. Korczakstraat -</p> | <p><i>Het kruisingsvlak Koudekerkseweg/Korczakstraat wordt in het plan 'Herinrichting Koudekerkseweg' opnieuw ge-</i></p> |

- in de weg gerepareerd wordt. Gezien het feit dat de gemeente bevestigd heeft dat de bus routes niet blijvend aangepast worden is het noodzaak dat deze situatie gerepareerd wordt om te voorkomen dat de trillinghinder terug komt met tot gevolg schade aan de woningen (serieus grote scheuren in wanden aan binnenzijde woningen)
24. Bezwaar tegen de aanpassing van de groene belijning van de hoek t.p.v. huis nummer 142. Dringend verzoek tot schriftelijke bevestiging dat de belijning van het huidige groen op de hoek bij huisnummer 142 niet aangepast wordt.
25. Herinrichting kruispunt Koudekerkseweg / Laan der verenigde naties. De huidige situatie heeft een wat vreemde bocht naar de Koudekerkseweg en een meer logische lijn naar de Laan der Verenigde Naties (rondweg Middelburg). Het nieuwe plan met de rotonde biedt een gelijkwaardige oplossing voor beide afslagen. Gezien de afwaardering van 50 naar 30 km van de Koudekerkseweg en de doorgaande functie van de rondweg om Middelburg van de Laan der Verenigde naties, zou ik graag een aanpassing in het plan zien dat minder uitnodigt om de Koudekerkseweg in te slaan en meer bevordert om de Laan der Verenigde Naties te gebruiken.
26. Het is niet duidelijk uit de beschikbare informatie waardoor de verhoging van de verkeersintensiteit op de Koudekerkseweg veroorzaakt wordt. Als dit veroorzaakt wordt door de opening van de zijstraten is dat nog een aanvullende reden om de zijstraten niet open te stellen, zodat ook de verkeersintensiteit op de Koudekerkseweg lager kan blijven. Verzoek te onderzoeken hoe de verkeersintensiteit op de Koudekerkseweg verlaagd kan worden i.p.v. verhoogd. Dit laatste zou een logisch gevolg moeten zijn van de snelheidsverlaging, maar we hebben als bewoners niet voldoende informatie ontvangen om te kunnen beoordelen waarom er een serieus grote verhoging van de verkeersintensiteit verwacht wordt op de Koudekerkseweg. Onze enige mogelijk conclusie die we kunnen trekken met de beperkte informatie die er gedeeld is, is dat dit door opening van de zijstraten en het aanvullende verkeer vanuit de wijk komt, waar we dus bezwaar tegen hebben.
27. Gevoeligheidsonderzoek verkeersintensiteiten: De informatie die we ontvangen hebben lijkt niet compleet, waardoor onze bezwaarvoering op dit onderdeel waarschijnlijk niet compleet kan zijn. Echter de zaken die zijn af te lezen (mits we het juist geïnterpreteerd hebben) zijn zeer verontrustend. Bovenstaande informatie lijkt zeer zwaarwegend te zijn en is niet openbaar gemaakt samen met de publicatie en heb ik apart moeten opvragen. De buurtbewoners zijn daarmee niet volledig geïnformeerd door de gemeente.
- asfalteerd. Hiermee worden de scheur en de oneffenheden hersteld.*
- De genoemde groenvoorziening ligt volgens het Kadaster op gemeenteground. Binnen het plan 'Herinrichting Koudekerkseweg' wijzigen we dit niet.*
- Het ontwerp van een rotonde is aan uitvoeringseisen gebonden. Het 'gebruiken' van een rotonde om verkeersstromen te sturen is vanuit civieltechnisch en verkeerskundig oogpunt ongewenst.*
- Wij hebben besloten het openstellen van de zijstraten niet op te nemen in het definitief ontwerp. Zie de algemene reactie hierboven voor de reden waarom we tot dit besluit zijn gekomen. Bij toekomstige plannen, die hiermee te maken hebben, zullen de direct belanghebbenden worden geïnformeerd. Wanneer in een later stadium de openstelling van de zijstraten mogelijk herbezien zal worden, wordt ook dit aspect nader (cijfermatig) onderbouwd*
- De gedeelde informatie was op moment van verzenden compleet. Zie ook de reactie op zienswijze 23.*

Onderwerp 3: Fietzersbond

Zienswijze

28. Wij begrijpen uit de tekeningen en de verklarende tekst dat het auto-deel van de huidige weg, behalve dan dat de weg wordt afgewaardeerd tot ertoe toegangsweg met een 30km status, slechts wordt aangepast met een tweetal versmallingen en rode kruisingsvlakken. Uit de afwaardering tot 30km-weg volgt dat de fietspaden worden opgeheven want, we citeren: 'Een 30km-inrichting houdt in dat de fietsers op de rijbaan komen'. Een zeer hardnekkig misverstand.
29. De autointensiteit op de Poelendaaleweg is 4300 per dag (informatie van ambtenaren gemeente Middelburg aan ons verstrekt is de herinrichting Poelendaaleweg). Daar de Koudekerkseweg minimaal dezelfde intensiteit heeft, en waarschijnlijk nog wat groter vanwege verkeer wat voor de Poelendaaleweg afslaat, is het alleszins gerechtvaardigd, ook volgens het CROW (!), de fietspaden niet op te heffen. Zie de CROW/Fietsberaad tabel (Ontwerprijzer Fietsverkeer) op de volgende pagina.
30. Op de Koudekerkseweg wordt doorgaans relatief hard gereden. Dat zal niet veranderen zonder dat de weg ingrijpend wordt aangepast. Een tweetal versmallingen draagt daar niet voldoende aan bij. Sterker: voor fietsers ontstaan twee onveilige situaties. Immers, auto's komen in de versmalling op de verkeerde weghelft, en omdat fietsers gewoon rechts langs de versmalling kunnen, passeren auto's hen onnodig dichtbij. Er is geen automobilist te vinden, zo leert de praktijk, die in dit soort versmallingen op tege-
- Reactie gemeente*
- De basisrichtlijn van CROW is: mengen van verkeerssoorten in een 30km-gebied. Er is dus geen sprake van een 'hardnekkig misverstand' maar van het toepassen van richtlijnen. De intensiteiten op de Koudekerkseweg zijn geen reden om van die basisrichtlijn af te wijken.*
- De aard en structuur van de Poelendaaleweg en de Koudekerkseweg zijn slechts zeer ten dele vergelijkbaar. Wij hebben daardoor en mede op basis van de CROW-richtlijnen gekozen voor menging van verkeerssoorten in deze 30km-straat.*
- Het feit dat de Koudekerkseweg door bussen wordt bereden en de eisen die hulpverleningsvoertuigen stellen aan vrije doorgang, beperken de mogelijkheden tot het nemen van meer snelheidsremmende maatregelen dan in het huidige ontwerp zijn opgenomen. De remmers zijn fietsvriendelijk uitgevoerd en waarborgen een goede zichtbaarheid van en voor de fietser.*

moetkomende fietsers wacht. Er fietsen veel kinderen op de Koudekerkseweg. Onberekenbare verkeersdeelnemers, waar je als wegontwerper rekening mee moet houden en op dient voor te sorteren.

31. Eerder schreef één van uw ambtenaren, collega's: "Het mag duidelijk zijn dat een downgraden van 50km/h wegen zich zal moeten vertalen in een aangepaste inrichting van de weg. Dit betekent dat een daadwerkelijke uitvoering (Koudekerkseweg) nog jaren op zich kan laten wachten." (mail Kösters aan de Fietsersbond, 14 januari 2021).
Met dit plan kan werk met werk gemaakt worden, omdat DNWG Infra werkzaamheden uitvoert aan de kabels en leidingen. Bij deze werkzaamheden van DNWG Infra worden het fiets- en voetpad opgebroken en kunnen we al een gedeelte van het profiel herinrichten. Wanneer het asfalt aan vervanging toe is zal de rest van het profiel worden heringericht. Het afwaarderen van het betreffende gedeelte van de Koudekerkseweg past binnen de landelijke richtlijnen.
32. De combinatie van autointensiteit, de snelheid waarmee gereden wordt, het busverkeer en onwenselijke aanpassingen aan de weg zoals uw eigen collega's dat toch wenselijk achten, is ons inziens reden genoeg om de fietspaden te handhaven. Daarbij heeft een tweerichtingen-fietspad aan 1 zijde van de Koudekerkseweg onze voorkeur, ondanks dat dat een extra investering vraagt.
De basisrichtlijn van de CROW is: mengen van verkeerssoorten in een 30km-gebied. De intensiteiten op de Koudekerkseweg zijn geen reden om van die basisrichtlijn af te wijken.
33. We vinden het werkelijk onbegrijpelijk dat met een aantal halfhartige oplossingen en het totaal negeren van de adviezen van het CROW in deze voor deze vorm van herinrichting wordt gekozen.
Wij vinden dat in dit ontwerp de CROW-richtlijnen afdoende gewogen en toegepast zijn.
34. We hebben de tekening bestudeerd en komen tot de volgende conclusie: Fietsers komende vanuit de stad moeten om naar Koudekerke af te slaan, op de rotonde een meer dan haakse bocht naar links maken op een fietspad wat naar rechts langs de rotonde afbuigt. Dit is ongewenst. Bij de rotonde een vloeiende linksaf mogelijkheid voor fietsers richting Koudekerke, zodanig dat het automobilisten vroegtijdig duidelijk is dat de fietsers op de rotonde de Koudekerkseweg willen oversteken en er voor fietsers geen verleiding ontstaat al voor de rotonde de Koudekerkseweg over te steken.
In het definitief ontwerp is de te maken bocht voor de fietsers aangepast. Bij de nadere uitwerking van de rotonde, inclusief de bijbehorende fietspaden, wordt dit aandachtspunt in acht genomen.
35. De rijsnelheid van auto's komende uit Koudekerke, afslaand naar de Koudekerkseweg, wordt niet voldoende getemperd. We zien dat bij soortgelijke rotondes op andere plekken ook: de rotonde wordt, vaak ongemerkt, gereden als ware het een Max-Verstappenuitdaging.
Wij vinden dat in dit ontwerp de CROW-richtlijnen afdoende gewogen en toegepast zijn. Bij de fiets- en voetgangers-oversteek willen we een lichte verhoging (drempel) aanbrengen om hiermee de oversteeklocatie te accentueren. De verhoging moet geschikt zijn voor busvervoer.
36. Automobilisten die afslaan en het fietspad kruisen, zullen te laat in de gaten hebben dat fietsers hen kruisend afslaan.
Wij vinden dat in dit ontwerp de CROW-richtlijnen afdoende gewogen en toegepast zijn. Bij de fiets- en voetgangers-oversteek willen we een lichte verhoging (drempel) aanbrengen om hiermee de oversteeklocatie te accentueren. De verhoging moet geschikt zijn voor busvervoer.
37. Fietsers komende vanuit de stad zullen icm de tweede versmalling bij de bushalte juist ook daarom al naar de overkant fietsen om gemakkelijk en veilig de rotonde te kunnen passeren. Gedrag wat nu ook al plaatsvindt.
Wij vinden dat in dit ontwerp de CROW-richtlijnen afdoende gewogen en toegepast zijn. Niet alle bewust foutief verkeersgedrag is te voorkomen.

Gewijzigde inzichten gemeente

Naast de zienswijzen van belanghebbenden hebben wij bij het optimaliseren van het definitief ontwerp nog de volgende punten in het ontwerp aangepast:

Voetpad Toorenvliedtwegje tegenover Joost de Moorstraat

In het voorlopig ontwerp is de aansluiting van het Toorenvliedtwegje tegenover de Joost de Moorstraat opgenomen als een gelijkwaardige aansluiting voor fietsverkeer. Dat zou betekenen dat automobilisten hier opeens fietsers van rechts voorrang zouden moeten verlenen. Bij nader inzien is dit geen gelukkige keuze: dit pad heeft niet de uitstraling van een fietspad, automobilisten verwachten hier ook geen fietsers van rechts en de noodzaak voor een fietspad op deze locatie ontbreekt. Daarom is de gelijkwaardige aansluiting verwijderd en wordt dit pad aangeduid als voetpad met een ondergeschikte aansluiting op de Koudekerkseweg.

Groenvoorzieningen

Rond het kruispunt Koudekerkseweg / Joost de Moorstraat is in het definitief ontwerp de groenvoorziening aan de zijde Joost de Moorstraat 3 ingekort en voorzien van gebakken klinkers. Dit geeft ruimte om op een veilige manier over te kunnen stekken naar de overzijde van de Koudekerkseweg.

Tussen Koudekerkseweg 129 en 133 is in het definitief ontwerp opgenomen om de nieuwe groenvoorziening door te trekken langs de vaste delen van de poort. De verharding langs dat deel van de poort is niet noodzakelijk, en het doortrekken van de groenvoorziening past binnen de doelstelling van een klimaatbestendige inrichting.

In de groenstrook met wandelpad tegenover Koudekerkseweg 129, zijn twee doorsteken opgenomen in de groenvoorzieningen om oversteken vanaf het pad mogelijk te maken. Daarnaast was het huidige pad over de watergang naar het plein van het Asteria College / Klimopschool niet verwerkt op het voorlopig ontwerp. Dit pad blijft gehandhaafd en is daarom toegevoegd aan het definitief ontwerp.

Busparkeerplaats Asteria College / Klimopschool

Veel leerlingen van het Asteria College / Klimopschool worden met de bus naar school gebracht en opgehaald. In de huidige situatie halteren de twee schoolbussen op de parkeerstrook tegenover Koudekerkseweg 133 op maandag tot en met vrijdag tussen 8-9 en 14-15 uur. Er is onderzocht of het halteren van deze schoolbussen gecombineerd kan worden met de reguliere bushalte of met parkeerplaatsen in de buurt. Dit is niet mogelijk omdat de reguliere bushalte een lijndiensthalte betreft. De schoolbussen vertonen mede door hun lange 'halteringstijd' parkeergedrag en dat moet gescheiden worden van lijndienstverkeer. Daarom is ervoor gekozen de schoolbussen een plek te geven in de groenstrook tegenover Koudekerkseweg 129. Deze bussen halteren op doordeweekse dagen tussen 8-9 en 14-15 uur. Op de overige dagen en tijden blijven de parkeerplaatsen gewoon beschikbaar voor het autoverkeer.

Uitgang parkeerterrein achter Koudekerkseweg 143 (SVRZ)

Om de verkeersveiligheid te verhogen laten we de uitrit van het parkeerterrein achter Koudekerkseweg 143 (SVRZ), vervallen. Dit parkeerterrein is toegankelijk via de voorzijde van het terrein van SVRZ. Dit is eigen terrein van SVRZ en geen openbaar terrein. Op het moment van vaststellen van het definitief ontwerp zijn we in gesprek met SVRZ hoe dit op een goede manier vormgegeven kan worden.

Conclusie

Op basis van de zienswijzen en onze gewijzigde inzichten, wijzigen wij het ontwerp ten opzichte van het voorlopig ontwerp op de volgende onderdelen:

1. Het openstellen of gelijkwaardig aansluiten van de zijstraten Korczakstraat en Joost de Moorstraat wordt uit het plan gehaald.
2. De toegang tot de linkerzijde van Koudekerkseweg 129 blijft behouden.
3. De groenvoorziening aan de linkerzijde van Koudekerkseweg 142 blijft behouden.
4. De fiets- en voetgangers oversteekplaats aan de oostzijde van de rotonde wordt voorzien van een lichte verhoging (drempel) om de locatie te accentueren.
5. Op de locatie waar fietsers bij de rotonde vanaf Middelburg willen afslaan richting Koudekerke, wordt de bocht minder scherp gemaakt.
6. Het Toorenvliedtwegje tegenover de Joost de Moorstraat wordt als voetpad aangeduid en aangesloten op het voetpad langs de Koudekerkseweg en niet gelijkwaardig als fietspad.
7. De groenvoorziening op het kruispunt Koudekerkseweg / Joost de Moorstraat wordt ingekort om een oversteeklocatie te creëren.
8. De groenstrook voor de vaste delen van de poort tussen Koudekerkseweg 129 en 133, wordt velengd.
9. Het toegangspad over de watergang naar het plein van het Asteria College / Klimopschool ter hoogte van Koudekerkseweg 129 blijft behouden.
10. Er worden twee doorsteken in de groenvoorziening opgenomen om oversteken mogelijk te maken ter hoogte van Koudekerkseweg 129.
11. Er is een locatie toegevoegd voor het halteren van schoolbussen, op maandag tot en met vrijdag tussen 8-9 en 14-15 uur, voor het Asteria College / Klimopschool, ter hoogte van Park Toorenvliedt.
12. Om verkeersveiligheidsredenen vervalt de uitgang van het parkeerterrein achter Koudekerkseweg 143 (SVRZ).

Aldus vastgesteld door burgemeester en wethouders in hun vergadering van 5 oktober 2021.
de secretaris, de burgemeester,
mr. A. van den Brink mr. H.M. Bergmann