

Gemeente Middelburg – Verkeersbesluit – Koudekerkseweg – Rotonde en 30km-zone

Zaaknummer 240560

Besluit

Burgemeester en wethouders van Middelburg besluiten:

1. voor de aan te leggen rotonde op het kruispunt Koudekerkseweg/Laan der Verenigde Naties, de volgende verkeersmaatregelen te treffen:
 - a. op de rotonde wordt een verplichte rijrichting ingesteld en het verkeer dat de rotonde nadert moet voorrang verlenen aan het verkeer op de rotonde;
 - b. bij de rotonde wordt aan de kant van de Koudekerkseweg een fiets- en voetgangersoversteekplaats in de voorrang aangelegd;
 - c. de bushalte Toorenvliedt aan de westkant van de rotonde wordt 70 meter in westelijke richting opgeschoven tot voorbij de aansluiting met de J.V. Sprengerlaan;
 - d. bij het verlaten van de J.V. Sprengerlaan wordt een verplichte rijrichting rechtsaf ingesteld tussen het fietspad en de rijbaan van de Koudekerkseweg;
2. voor het gedeelte van de Koudekerkseweg tussen het Banckertplein en de Laan der Verenigde Naties, de volgende verkeersmaatregelen te treffen:
 - a. er wordt een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur ingesteld, de voorrangsregelingen worden opgeheven en de huidige fietspaden worden verwijderd;
 - b. de zijtak van het Toorenvliedtwegje tegenover de Joost de Moorstraat, wordt als voetpad aangeduid;
 - c. de bushalte Toorenvliedt aan de oostkant van de rotonde wordt 50 meter in oostelijke richting opgeschoven;
 - d. naast de nieuwe bushalte wordt een fietspad aangelegd achterlangs de bushalte tot aan de fietsoversteekplaats bij de rotonde;
 - e. de autobusparkeerplaats tegenover Koudekerkseweg 133 wordt 100 meter opgeschoven richting de Korczakstraat.

Begripsbepalingen

In dit besluit wordt verstaan onder:

Autobus: motorvoertuig, ingericht voor het vervoer van meer dan acht personen, de bestuurder daaronder niet begrepen;

BABW: Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer;

RVV 1990: Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990;

(*Verkeers*) *bord*: verkeersbord als bedoeld in bijlage 1 van het RVV 1990;

WVW 1994: Wegenverkeerswet 1994.

Verkeerssituatie

De Koudekerkseweg is een voor het openbaar verkeer openstaande weg, die voor het grootste deel binnen de bebouwde kom van Middelburg ligt. Het gedeelte dat binnen de bebouwde kom valt ligt in de wijk Stromenwijk/t Zand.

In deze wijk geldt een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur, behalve op de Langevieleweg en de Koudekerkseweg: daar geldt een maximumsnelheid van 50 kilometer per uur.

De Koudekerkseweg sluit aan de westzijde aan op de Middelburgsestraat in Koudekerke en aan de oostzijde op het kruispunt Banckertplein. Tussendoor kruist de Koudekerkseweg verschillende wegen. Aan de zuidzijde: de Stromenweg, de J.V. Sprengerlaan, en twee aansluitingen van het Toorenvliedtwegje. Aan de noordzijde: de Laan der Verenigde Naties, de fietsaansluiting van de Korczakstraat, en de aansluiting van het doodlopende deel van de Joost de Moorstraat.

Het Toorenvliedtwegje sluit tegenover de Korczakstraat aan op de Koudekerkseweg, en gaat aan de oostzijde over in de Piet Heinstraat. Naast de rijbaan ligt aan de woningzijde een voetpad. Bij de aansluiting met de Koudekerkseweg gaat de rijbaan over in een fietspad met een lengte van circa 10 meter met aan weerszijden een trottoir. Ter hoogte van de overgang met de Piet Heinstraat loopt een zijtak van het Toorenvliedtwegje naar de Koudekerkseweg in de richting van de Joost de Moorstraat. Die zijtak is een pad dat het trottoir aan de zuidzijde van de Koudekerkseweg verbindt met het trottoir aan de noordzijde van het Toorenvliedtwegje en de Piet Heinstraat.

Op het kruispunt met de J.V. Sprengerlaan ligt de Koudekerkseweg in de voorrang.

Op het gedeelte van de Koudekerkseweg tussen de J.V. Sprengerlaan en de Laan der Verenigde Naties, ligt aan de zuidzijde van de rijbaan een bushalte.

Op het kruispunt met de Laan der Verenigde Naties staan verkeerslichten die vervangen worden door een rotonde.

Bij de ingang van de Koudekerkseweg vanaf de Laan der Verenigde Naties/Koudekerkseweg geldt een geslotenverklaring voor vrachtauto's, en ligt een met verkeerslichten geregelde fietsoversteekplaats en voetgangersoversteekplaats zonder zebramarkering.

Op het gedeelte van de Koudekerkseweg tussen het Banckertplein en de Laan der Verenigde Naties heeft de rijbaan een breedte van ongeveer 6,0 meter. Aan beide zijden van de rijbaan liggen vrijliggende fietspaden. Aan de noordzijde van de rijbaan liggen parkeerstroken, een autobusparkeerplaats voor twee bussen (tegenover Koudekerkseweg 133) en een bushalte (tegenover Koudekerkseweg 135).

Bij de aansluiting met het Banckertplein ligt een plateau met daarop een voetgangersoversteekplaats met zebramarkering.

Aanleiding rotonde Rotonde

Op het kruispunt van de Koudekerkseweg en de Laan der Verenigde Naties staat een verkeersregelininstallatie. Deze installatie is aan het einde van zijn technische levensduur, en wordt vervangen door een rotonde.

30km-zone

De Gemeente Middelburg volgt op het gebied van verkeersveiligheid het landelijk beleidsprogramma Duurzaam Veilig Verkeer. Op basis hiervan zijn in het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan Middelburg 2030 (hierna: GVVP) alle wegen binnen de bebouwde kom gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg of als erftoegangsweg en geldt een bijbehorende maximumsnelheid van respectievelijk 50 of 30 kilometer per uur.

Het basisprincipe van de wegenstructuur is een rondwegstelsel bestaande uit de N57, de Torenweg, de Laan der Verenigde Naties en de President Rooseveltlaan. Deze wegen verdelen het verkeer over de stad en/of geleiden het doorgaande verkeer langs de stad. Vanaf de rondweg zijn de verblijfsgebieden te bereiken via 'inprikkers'. De wegen in de verblijfsgebieden zijn erftoegangswegen met een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur.

Bij de totstandkoming van het GVVP hebben we een audit gedaan naar de Middelburgse wegencategorisering. Op basis van deze audit hebben de Langevieleweg, Koudekerkseweg en Poelendaaleweg in het GVVP de functie van erftoegangsweg gekregen. Een erftoegangsweg versterkt het verblijfskarakter van de directe omgeving. Op een erftoegangsweg mengen fietsers zich met het gemotoriseerd verkeer op de rijbaan, geldt een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur en ontbreken voorrangsmatregelen.

Voor de afwaardering naar een erftoegangsweg moet de inrichting van de weg worden aangepast. Die herinrichting vindt gelijktijdig plaats met de uitvoering van groot onderhoud. De Poelendaeleweg is in 2020 heringericht als erftoegangsweg. Nu is de Koudekerkseweg aan de beurt, en daarna de Langevieleweg.

Inrichtingsplan

Het ontwerp voor de herinrichting van de Koudekerkseweg is gebaseerd op de CROW-richtlijnen voor een erftoegangsweg. Deze richtlijnen zijn een uitwerking van de verkeersveiligheidsprincipes van het landelijk verkeersveiligheidsbeleid Duurzaam Veilig Verkeer. Uitgangspunten voor het ontwerp zijn daarbij het instellen van een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur, het ontbreken voorrangsmatregelen, en het mengen van fietsers en gemotoriseerd verkeer op de rijbaan, behalve ter hoogte van de bushalte.

De rijbaan wordt versmald van 6,0 naar 5,5 meter en de fietspaden verdwijnen, behalve ter hoogte van de bushalte. De ruimte die dit oplevert wordt benut voor verbreding van de trottoirs, uitbreiding van het aantal parkeervakken en aanleg van een aantal groenstroken.

Bij de aansluiting met de Joost de Moorstraat en de Korczakstraat wordt het kruisingsvlak rood gemaakt om de attentiewaarde ervan te verhogen. De rode kleur loopt in alle aangrenzende wegvakken een stukje door, waarmee de gelijkwaardigheid van het kruispunt wordt benadrukt.

Met de herinrichting van de Koudekerkseweg willen we het verblijfskarakter versterken. Voor het herinrichtingsplan is een inspraakprocedure doorlopen.

Aanvullend op de herinrichting en de daarmee samenhangende verkeersmaatregelen nemen we nog een verkeersmaatregel om de erftoegangsfunctie te versterken en doorgaand verkeer om de wijk te leiden. Dat doen we door de route voor autoverkeer richting het centrum van Middelburg (voor het verkeer vanuit Koudekerke en vanaf de Laan der Verenigde Naties) te verwijzen via de route Stromenweg-Nieuwe Vlissingseweg.

Doel

Met dit besluit willen we het verkeer op een zo veilig mogelijke manier afwikkelen en de verblijfsfunctie benadrukken van het gedeelte van de Koudekerkseweg tussen het Banckertplein en de Laan der Verenigde Naties.

De belangen die aan de basis liggen van dit besluit zijn:

- het verzekeren van de veiligheid op de weg (artikel 2, eerste lid, onder a, van de Wegenverkeerswet 1994);
- het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten en gebieden (artikel 2, tweede lid, onder b, van de Wegenverkeerswet 1994).

Argumenten

Rotonde

Op dit kruispunt past een rotonde beter dan een verkeersregelinstallatie.

Een rotonde bevordert de verkeersveiligheid (er zijn immers geen verkeerslichten die genegeerd kunnen worden), het bevordert de doorstroming van het verkeer en is onderhoudsarm ten opzichte van een verkeersregelinstallatie. Ook zijn er bij een rotonde minder wegmeubilair en obstakels in de berm waardoor de kans op bermbotsingen vermindert. Op de rotonde worden de rijrichting en de voorrang geregeld.

Aan de kant van de Koudekerkseweg komt een fietsoversteek die in de voorrang wordt gelegd. Omdat die oversteek buiten de 30km-zone ligt wordt naast die fietsoversteek een voetgangersoversteekplaats aangelegd ter bescherming van de voetgangers.

Door het aanleggen van de rotonde moet de westelijke bushalte Toorenvliedt verplaatst worden.

Om de rotonde passend in de beschikbare ruimte te krijgen moet deze ruimte volledig heringericht worden. Voor de bushalte Toorenvliedt aan de westkant van de rotonde is dan op de huidige plaats geen ruimte meer. Daarom wordt de bushalte 70 meter verplaatst tot voorbij de aansluiting met de J.V. Sprengerlaan.

Een verplichte rijrichting rechtsaf op de aansluiting van de J.V. Sprengerlaan op de Koudekerkseweg bevordert de verkeersveiligheid.

In de huidige situatie heeft verkeer dat vanuit de J.V. Sprengerlaan linksaf richting Koudekerke wil rijden al te maken onoverzichtelijkheid en verkeersonveiligheid: achtereenvolgens moeten een tweerichtings-fietspad, een busuitvoegstrook en twee rijstroken richting Middelburg worden overgestoken.

In de nieuwe situatie schuift de bushalte op naar de westzijde van de J.V. Sprengerlaan en kan een halterende bus het uitzicht op het van links komende verkeersstroom richting Middelburg belemmeren.

Door de aanleg van een rechtsafstrook met verplichte rijrichting neemt de overzichtelijkheid op het kruisende verkeer toe. En door het verkeer richting de rotonde te sturen hoeft verkeer richting Koudekerke hier niet meer de rijbaan over te steken. Hierdoor verbetert de verkeersveiligheid op dit kruispunt.

Om verkeer vanuit de J.V. Sprengerlaan op het keuzemoment te dwingen de rechtsafstrook te kiezen, wordt aan het begin van de afslagstrook een verkeerszuil geplaatst met daarop een bord D2 (gebod voor alle bestuurders het bord voorbij te gaan aan de zijde die de pijl aangeeft).

30km-zone

Een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur past bij de functie en inrichting van de weg.

De Koudekerkseweg heeft voornamelijk een verblijfsfunctie en wordt ingericht als verblijfsgebied volgens de verkeersveiligheidsprincipes van Duurzaam Veilig Verkeer. Daarna voldoet het wegbeeld aan de wettelijke eisen voor de toepassing van bord A1 (30 km/h) zoals vastgelegd in de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens.

Het opheffen van voorrangmaatregelen in 30km-zones sluit aan op het beleid Duurzaam Veilig Verkeer.

Eén van de verkeersveiligheidsprincipes van Duurzaam Veilig Verkeer is dat in een 30km-zone alle kruispunten gelijkwaardig zijn. Dat wil zeggen dat de bestaande voorrangmaatregelen (verkeersborden, verkeerstekens op het wegdek, in- en uitritconstructies) worden verwijderd.

Volgens artikel 15, eerste lid, van het RVV 1990 moeten bestuurders op een gelijkwaardige kruispunten voorrang verlenen aan voor hen van rechts komende bestuurders. Dit draagt bij aan het verlagen van de snelheid en daardoor aan het verhogen van de verkeersveiligheid.

Met het verwijderen van de fietspaden zorgen we ervoor dat fietsers gebruikmaken van de rijbaan.

Een ander verkeersveiligheidsprincipe van Duurzaam Veilig Verkeer is dat op erftoegangswegen alle bestuurders dezelfde rijbaan en rijstrook gebruiken, waardoor weggebruikers worden gedwongen (meer) rekening met elkaar te houden. Ter hoogte van de oostelijke bushalte Toorenvliedt handhaven wij een apart fietspad omdat fietsers anders bij het passeren van een halterende lijnbus op de rijloper voor tegemoetkomend verkeer komen.

Bij de oostelijke bushalte Toorenvliedtweg is een fietspad veiliger dan het gebruik van de rijbaan.

De oostelijke bushalte Toorenvliedt (voor de richting Koudekerke) wordt 50 meter in oostelijke richting verplaatst. De bushalte wordt 20 meter lang. De bushalte ligt weliswaar binnen de 30km-zone, maar een fietspad bij de overgang naar de 30km-zone achterlangs de bushalte is voor fietsers veiliger dan via de rijbaan tussen het gemotoriseerd verkeer. Het fietspad sluit bij de rotonde aan op de fietsoversteekplaats en op het fietspad van en naar de Kruisweg.

Een voetpad leidt tot een verkeerveiliger aansluiting op de Koudekerkseweg.

Het gedeelte van het Toorenvliedtwegje tegenover de Joost de Moorstraat is een pad dat aan beide zijden voorzien is van paaltjes. Die paaltjes moeten voorkomen dat dit pad door auto's gebruikt wordt als sluiproute door de wijk. Als dit pad gelijkwaardig wordt aangesloten op de rijbaan van de Koudekerkseweg (wat passend is in een 30km-zone), dan moet het verkeer op de Koudekerkseweg voorrang verlenen aan fietsers en bromfietzers die hen vanuit het Toorenvliedtwegje van rechts naderen. Maar door de begroeiing naast dit pad heeft het verkeer op de Koudekerkseweg geen goed zicht op deze aansluiting, en het regelen van de voorrang door een voorrangmaatregel hoort niet thuis in een 30km-zone.

Door het pad aan te duiden en aan te laten sluiten als voetpad, geeft dit duidelijkheid aan alle weggebruikers over hun positie op deze aansluiting. Dit bevordert de verkeersveiligheid.

De locaties van de huidige autobusparkeerplaats en bushalte passen niet in het ontwerp.

De bushalte past op zijn huidige locatie niet in het nieuwe wegontwerp: de bus voegt kort voor de nieuwe rotonde in op de aanrijstrook van die rotonde. Dit leidt de aandacht van verkeer dat de rotonde wil oprijden af en ook is er te weinig fysieke ruimte om het invoegen goed te faciliteren. Door de bushalte 50 meter in oostelijke richting op te schuiven worden beide problemen opgelost. Maar daardoor blijft op die locatie onvoldoende ruimte over voor de huidige autobusparkeerplaats, waardoor die 100 meter in oostelijke richting opschuift.

Uitvoering Rotonde

Aanduiden rotonde, voorrang, fiets- en voetgangersoversteekplaats.

Bij de aan te leggen rotonde worden de volgende verkeerstekens geplaatst:

- borden D1 (rotonde; verplichte rijrichting) op de rotonde tegenover de aansluitende wegen;
- borden B6 (verleen voorrang aan bestuurders op de kruisende weg) en haaiantanden op de aansluitende wegen, en bij de fiets- en voetgangersoversteekplaats;
- zebemarkering en borden L2 (voetgangersoversteekplaats) bij de voetgangersoversteekplaats.

Opschuiven westelijke bushalte Toorenvliedt.

De westelijke bushalte Toorenvliedt ter hoogte van de J.V. Sprengerlaan wordt 70 meter in westelijke richting opgeschoven naar de westzijde van de aansluiting met de J.V. Sprengerlaan. De bushalte wordt 40 meter lang en wordt uitgevoerd met blokmarkering over een lengte van 40 meter, en wordt aangeduid met een bord L3 (bushalte).

Plaatsen bord verplichte rijrichting rechtsaf op de aansluiting van de J.V. Sprengerlaan met de Koudekerkseweg.

Om gemotoriseerd verkeer vanuit de J.V. Sprengerlaan te verplichten richting de rotonde te rijden, wordt bij de aansluiting met de Koudekerkseweg tussen het fietspad en de rijbaan van de Koudekerkseweg een bord D5r (verplichte rijrichting rechtsaf) geplaatst.

Aan de linkerkzijde van deze afslagstrook wordt een bord D2 (gebod voor alle bestuurders het bord voorbij te gaan aan de zijde die de pijl aangeeft) op een verkeerszuil geplaatst om bestuurders te verplichten het bord aan de rechterzijde te passeren.

30km-zone

Plaatsen zonale borden 30km-zone.

De zonale borden A1 (begin 30km-zone) en A2 (einde 30km-zone) worden geplaatst aan de westzijde van het kruispunt Banckertplein/Koudekerkseweg en aan de oostzijde van het kruispunt Koudekerkseweg/Laan der Verenigde Naties.

Verwijderen borden verplicht fietspad.

In het ontwerp van de Koudekerkseweg komen de huidige fietspaden aan beide zijden van de rijbaan niet meer terug. Daarom worden de borden G11 (verplicht fietspad) verwijderd.

Plaatsen bord voetpad op Toorenvliedtwegje tegenover de Joost de Moorstraat.

Op de zijtak van het Toorenvliedtwegje tegenover de Joost de Moorstraat, tussen de Koudekerkseweg en het Toorenvliedtwegje, wordt bij beide ingangen een bord G7 (voetpad) geplaatst.

Opschuiven autobusparkeerplaats.

De autobusparkeerplaats wordt 70 meter in oostelijke richting opgeschoven tot tegenover Koudekerkseweg 127. Die halte wordt voorzien van een bord E8d (parkeergelegenheid alleen bestemd voor autobussen; tevens parkeerverbod voor andere voertuigcategorieën), met onderbord 'ma t/m vrij 08.00-09.00 h, 14.00-15.00 h'. Buiten deze dagen en tijden mogen hier ook auto's worden geparkeerd.

Opschuiven oostelijke bushalte Toorenvlied.

De oostelijke bushalte Toorenvlied wordt 50 meter in oostelijke richting opgeschoven tot tegenover Koudekerkseweg 133. De bushalte wordt 20 meter lang en wordt uitgevoerd met blokmarkering over een lengte van 14,50 meter, en wordt aangeduid met een bord L3 (bushalte).

Plaatsen bord en verplicht fietspad achterlangs de bushalte.

Het aan te leggen fietspad achterlangs de bushalte tot aan de fietsoversteekplaats bij de rotonde wordt aangeduid met een bord G11 (verplicht fietspad) bij het begin van dit fietspad aan de oostkant van de bushalte, en een bord C15 (gesloten voor fietsen, bromfietsen en gehandicaptenvoertuigen) aan het einde van dit fietspad bij de fietsoversteek bij de rotonde.

Handhaving

Over dit verkeersbesluit hebben wij advies gevraagd aan de korpschef. De gemandateerde van de korpschef heeft aangegeven dat de politie onderzoek heeft verricht, dat de politie geen feiten of omstandigheden kent die het nemen van het besluit in de weg staan en dat de maatregel handhaafbaar is.

Handhaving van de borden A1 (begin 30km-zone), B6 (verleen voorrang aan bestuurders op de kruisende weg), C15 (gesloten voor fietsen, bromfietsen en gehandicaptenvoertuigen), D1 (rotonde; verplichte rijrichting), D5r (verplichte rijrichting rechtsaf), G7 (voetpad) en G11 (verplicht fietspad) is mogelijk op

basis van artikel 62 van het RVV 1990. Daarin is bepaald dat weggebruikers verplicht zijn gevolg te geven aan de verkeerstekens die een gebod of verbod inhouden.

Handhaving van bord E8d (busparkeerplaats) is mogelijk op basis van artikel 24, eerste lid, onderdeel d onder 1° en 3°, van het RVV 1990. Daarin is bepaald dat een bestuurder zijn voertuig niet mag parkeren voor zover zijn voertuig niet behoort tot de op het bord of op het onderbord aangegeven voertuigcategorie of groep voertuigen, op de dagen of uren waarop dit volgens het onderbord is verboden.

Handhaving van de borden L2 (voetgangersoversteekplaats) is mogelijk op basis van artikel 49, tweede lid, van het RVV 1990. Daarin is bepaald dat bestuurders voetgangers en bestuurders van een gehandicaptenvoertuig, die op een voetgangersoversteekplaats oversteken of kennelijk op het punt staan dit te doen, voor moeten laten gaan. In het derde lid is bepaald dat dit niet geldt voor bestuurders van een motorvoertuig dat behoort tot een militaire kolonne of een uitvaartstoet van motorvoertuigen.

Handhaving van bord L3 (bushalte) is mogelijk op basis van artikel 23, eerste lid, aanhef en onderdeel e, van het RVV 1990. Daarin is bepaald dat de bestuurder zijn voertuig niet mag laten stilstaan bij een bord bushalte ter hoogte van de geblokte markering dan wel, ingeval die markering niet is aangebracht, op een afstand van minder dan 12 meter van het bord.

Handhaving van de voorrangsregels op gelijkwaardige kruispunten is mogelijk op basis van artikel 15, eerste lid, van het RVV 1990. Daarin is bepaald dat bestuurders op kruispunten voorrang verlenen aan voor hen van rechts komende bestuurders.

Wettelijke basis en bevoegdheid

Volgens artikel 15, eerste lid, van de WVV 1994 moet een verkeersbesluit worden genomen voor de plaatsing of verwijdering van de in artikel van het 12 BABW genoemde verkeerstekens, en voor onderborden als daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd.

Dit betekent dat in dit geval een verkeersbesluit moet worden genomen voor:

- a. plaatsing en verwijdering van de zonale borden A1 (begin 30km/h-zone) en A2 (einde 30km/h-zone);
- b. plaatsing van borden B6 (verleen voorrang aan bestuurders op de kruisende weg), om de fietsoversteekplaatsen op de rotonde in de voorrang te leggen;
- c. plaatsing van bord C15 (gesloten voor fietsen, bromfietsen en gehandicaptenvoertuigen);
- d. plaatsing van borden D1 (rotonde; verplichte rijrichting), D2 (gebod voor alle bestuurders het bord voorbij te gaan aan de zijde die de pijl aangeeft) en D5r (verplichte rijrichting rechtsaf);
- e. plaatsing van bord G7 (voetpad);
- f. plaatsing en verwijdering van borden G11 (verplicht fietspad);
- g. verplaatsing van borden L3 (bushalte) en L3b (busparkeerplaats);
- h. het aanbrengen van zebra-markering op de voetgangersoversteekplaats.

Het gedeelte van de Koudekerkseweg tussen de Stromenweg en het Banckertplein, ligt binnen de bebouwde kom en is eigendom van en in beheer bij Gemeente Middelburg. Volgens artikel 18, eerste lid, aanhef en onder d, van de WVV 1994 moet dit verkeersbesluit daarom worden genomen door burgemeester en wethouders.

Inwerkingtreding

Dit besluit treedt in werking op het moment van bekendmaking.

*Aldus vastgesteld door burgemeester en wethouders
in hun vergadering van 18 januari 2022.*

*de secretaris,
mr. A. van den Brink*

*de burgemeester,
mr. H.M. Bergmann*

Mededelingen

Bekendmaking

Dit besluit wordt bekendgemaakt in het Gemeenteblad.

Bezwaar

Belanghebbenden kunnen binnen zes weken na de dag waarop dit besluit bekend is gemaakt, een bezwaarschrift indienen. Het bezwaarschrift richt u aan: Burgemeester en wethouders van Middelburg, Postbus 6000, 4330 LA Middelburg.

In het bezwaarschrift vermeldt u uw naam en adres, de datum, een omschrijving van het besluit waartegen u bezwaar maakt, de reden waarom u bezwaar maakt en uw handtekening.

Een belanghebbende die redelijkerwijs kan worden verweten dat hij geen bezwaar heeft gemaakt, kan geen beroep instellen bij de rechtbank (artikel 6:13 van de Algemene wet bestuursrecht).

Het bezwaar schorst niet de werking van het besluit waartegen het is gericht (artikel 6:16 van de Algemene wet bestuursrecht).

Belanghebbende

U bent belanghebbende als uw belang rechtstreeks bij een besluit is betrokken. Uw belang moet zich dan wel onderscheiden van de belangen van grote aantallen anderen. Daarvan is bijvoorbeeld sprake als u eigenaar, huurder of gebruiker bent van een perceel in de directe omgeving van de weg waarop een besluit betrekking heeft. Bij een willekeurige verkeersdeelnemer is dat onderscheid onvoldoende aanwezig.

Online bezwaar maken

Uw bezwaarschrift kunt u ook digitaal indienen. U vindt het webformulier via de link www.middelburg.nl/bezwaar.

Voor het digitaal indienen van een bezwaarschrift heeft u uw inlogcode van DigiD nodig.

Voorlopige voorziening

Vereisen uw belangen met spoed tijdelijke maatregelen? Dan kunt u, nadat u bezwaar hebt gemaakt, een voorlopige voorziening aanvragen bij de voorzieningenrechter van de rechtbank Zeeland-West-Brabant. Het verzoek hiertoe richt u aan: Voorzieningenrechter van de rechtbank Zeeland-West-Brabant, Team Bestuursrecht, Postbus 90006, 4800 PA Breda. Voor het behandelen van een dergelijk verzoek wordt griffierecht geheven; dit recht bedraagt € 184 voor particulieren en € 365 voor organisaties.