

Verkeersbesluit Gemeente Elburg herinrichting Oosthoek II te Elburg



Inleiding

De gemeente Elburg is momenteel bezig met de herinrichting van de wijk Oosthoek II te Elburg, gelegen binnen de volgende wegen: Hellenbeekstraat-Klokbekerweg-A. toe Boecoplaan-Paterijstraat. (De A. toe Boecoplaan maakt als erftoegangsweg deel uit van de woonwijk, de andere 3 wegen als gebiedsontsluitingsweg niet.)

Eenrichtingsverkeer

Binnen de bestaande rijbaanbreedte van doorgaans ca. 5,20 m zullen de parkeervakken expliciet worden aangegeven. Hierdoor blijft er voor de rijbaan slechts ca. 3,20 m over. Binnen deze breedte kan de verkeersveiligheid, als bedoeld in artikel 2, sub 1a, van de Wegenverkeerswet 1994, in geval van tweerichtingsverkeer niet worden gegarandeerd. Om die reden is het gewenst om ook in de straten met ongeveer deze breedte waar nu nog tweerichtingsverkeer is, eenrichtingsverkeer in te stellen.

Wij hebben geprobeerd bij het opstellen van de eenrichtingsverkeer-plattegrond zoveel mogelijk rekening te houden met de belangen van de verkeersveiligheid, van de hulpdiensten en van de huisvuilinzameling, en deze tot een zo goed mogelijk samenhangend plan te integreren.

In plaats van per straat de beoogde rijrichting te benoemen, verwijzen wij naar bijgaande kaart. De pijlen geven per weg (vak) het een- of tweerichtingsverkeer aan.

Afsluiting

In het algemeen zijn kruispunten verkeersonveiliger dan wegvakken. Daarom hebben wij in het kader van de verkeersveiligheid, als bedoeld in artikel 2, sub 1a, van de Wegenverkeerswet 1994, bekeken welke kruispunten in de wijk kunnen worden opgeheven, althans voor (vracht)autoverkeer, zonder de belangen van de hulpdiensten en de huisvuilinzameling onevenredig te schaden.

Wij zijn van mening dat in dit kader de aansluitingen van de Orgelkampstraat en de Velekenstraat op de Luttekenstraat kunnen worden opgeheven, althans voor (vracht)autoverkeer.

De genoemde wegen liggen binnen de bebouwde kom en zijn eigendom van en in beheer bij de gemeente Elburg.

Advies en inspraak

Het ontwerpbesluit is in het kader van artikel 24 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer voorgelegd aan de politie. Deze heeft per mail d.d. 29 november 2013 laten weten ermee in te kunnen stemmen. Ook is hetzelfde ontwerpbesluit voorgelegd aan de brandweer en deze heeft op 12 december 2013 per mail aangegeven tegen dit voorgenomen besluit geen bezwaar te hebben.

Het ontwerpbesluit heeft van 10 december 2013 t/m 21 januari 2014 voor een ieder ter inzage gelegen. In dezelfde periode zijn belanghebbenden in de gelegenheid gesteld hierover zienswijzen in te dienen.

Van deze mogelijkheid is gebruik gemaakt door de afdeling Elburg-'t Harde van Veilig Verkeer Nederland (VVN). Deze geeft aan dat niet is geleerd van de herinrichting van Oosthoek I, namelijk:

1. zeer geregeld tegen de rijrichting in rijden (door lokaal bekenden), hetgeen leidt tot ongewenste verkeerssituaties omdat het verkeer vanuit een onverwachte richting komt;
2. in samenhang daarmee: de nodige in de "verkeerde richting" geparkeerde auto's;
3. de feitelijke rijbaanbreedte verandert, anders dan wordt gesuggereerd, nauwelijks;



4. het voor gemotoriseerd verkeer afsluiten van de verbindingen tussen Orgelkampstraat resp. Velekenstraat en de Luttekenstraat zal leiden tot extra (onnodige) verkeersbewegingen door de 30 km/uur-zone, waardoor de beoogde verkeersveiligheidsverhoging teniet wordt gedaan; daarom is VVN het met dit voornemen oneens;
5. ook het instellen van eenrichtingsverkeer nabij de Aldi (Vrijheidsstraat, Couragestraat e.d.) leidt tot extra (onnodige) verkeersbewegingen, waarmee VVN het oneens is;
6. hetzelfde geldt voor het afsluiten van de doorgang tussen het parkeerterrein en de Couragestraat;
7. de onlosmakelijk met eenrichtingsverkeer verbonden extra verkeersborden maken het uiterlijk aanzien van de wijk er niet fraaier op;

De reactie van de gemeente op deze zienswijze is als volgt.

VVN stelt het fenomeen eenrichtingsverkeer fundamenteel ter discussie, en benoemt daarbij –terecht- de nadelen: opvolging/handhaving (punten 1 en 2), langere ritlengtes (punt 4 en 5) en extra verkeersborden (punt 7).

VVN benoemt terloops (in punt 1) ook het voordeel: het verkeer komt –als men zich aan de regels houdt- slechts uit 1 richting, hetgeen de verkeersveiligheid bevordert.

Wij erkennen de nadelen, maar vinden die –in het geval van Oosthoek II- niet opwegen tegen het verkeersveiligheidsvoordeel. Daarmee volgen wij de lijn van de in 2004 en 2013 vastgestelde Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplannen (GVVP), die het instellen van eenrichtingsverkeer of afsluitingen in woonstraten niet uitsluiten mits een grote meerderheid van de bewoners zich daarin kan vinden. De Verkeersadviesgroep –waarin ook VVN zitting heeft- heeft destijds op hoofdlijnen unaniem positief over de GVVP's geadviseerd.

VVN laat in haar zienswijze buiten beschouwing dat de hulpdiensten wensen dat bij herinrichting van straten waar de vrije rijbaanbreedte (dus excl. op de rijbaan geparkeerde auto's) kleiner is dan 5,5 m eenrichtingsverkeer wordt ingevoerd. De hulpdiensten en de gemeente hebben de principe-afspraken gemaakt dat dit wordt geëffectueerd wanneer woonstraten worden heringericht. Daaraan geven wij bij de in 2005 gestarte herinrichtingsprojecten van oudere woonwijken gehoor, zonder dat dit bij inmiddels uitgevoerde herinrichtingen tot fundamentele vragen heeft geleid.

Dit alles wil niet zeggen dat een eenmaal ingezette beleidslijn niet kritisch geëvalueerd en ter discussie gesteld zou mogen worden. Integendeel: het is goed dat VVN dat doet, om zo samen te kijken of sprake dient te zijn van voortschrijdend inzicht. Daarom gaan we nu wat gedetailleerder in op elementen van de VVN-zienswijze.

Tot op heden hebben wij geen klachten over het negeren van het eenrichtingsverkeer in de wijk Oosthoek I ontvangen, noch rechtstreeks van de bewoners, noch van het wijkcomité, noch van de politie, noch van VVN. Daaruit leiden wij niet af dat het niet voor zou komen, maar wel dat het niet als een groot probleem ervaren wordt. Desgevraagd deelde een buurtbewoner mee er ca. 1x per 2 weken mee geconfronteerd te worden. Een eigen steekproef op 2 avonden bracht 1 tegen de rijrichting in geparkeerde auto aan het licht.

Wij concluderen hieruit dat het aantal overtredingen niet fundamenteel afwijkt van de praktijk in andere eenrichtingsverkeerstraten, en niet tot een heroverweging van het fenomeen eenrichtingsverkeer hoeft te leiden. Wij zullen de zienswijze van VVN onder de aandacht brengen van de handhavers en hen verzoeken hieraan aandacht te besteden.

VVN merkt (punt 3) terecht op dat bij een (nagenoeg) volledig benutte parkeercapaciteit op de rijbaan de vrije rijloper in de huidige situatie al niet veel breder is dan 3,20 m. Dat feit alleen al is voor de hulpdiensten aanleiding geweest om voor woonstraten met een hoge parkeerdruk en een dan resterende vrije rijloper van minder dan 5,5 m. –en dat zijn ze bijna allemaal- eenrichtingsverkeer te wensen.

Wat wij in het voorgaande hebben aangegeven over de (belangen)afweging tussen enerzijds extra (onnodige) verkeersbewegingen en verkeersveiligheid ten aanzien van eenrichtingsverkeer, geldt ook ten aanzien van het afsluiten van de aansluitingen als genoemd in punt 4 van de VVN-reactie en punt 2 van het besluit. Het is immers een gegeven dat wegvakken relatief verkeersveiliger zijn dan kruispunten. Dit besluit elimineert (voor gemotoriseerd verkeer) 2 kruispunten. Bovendien staat tegenover langere ritlengtes door de 30 km/uur-zone van bewoners van de Luttekenstraat het fysiek onmogelijk maken van langere ritlengtes door de 30 km/uur-zone van bewoners van de Orgelkampstraat en de Velekenstraat.

Dit alles overziende, geeft de zienswijze van VVN ons geen aanleiding ons voorgenomen besluit geheel of gedeeltelijk te heroverwegen.

De heer G. de Haan, Vackenordestraat 52, verzoekt het eenrichtingsverkeer in de Eekterstraat en de Enkweg om te draaien, omdat de Eekterstraat drukker is dan de Enkweg, en het in zijn ogen verkeers-



veiliger is om het verkeer op de drukker Eekterstraat van de relatief drukke Vackenordestraat af te laten rijden.

Wanneer wij ons in onze reactie beperken tot de verkeersveiligheidsaspecten, dan willen wij in onze afweging ook betrekken dat:

- door het voorgenomen eenrichtingsverkeer in zowel de Eekterstraat, de Enkweg als de Passestraat (grotendeels) min of meer een 'eenrichtingscircuit' ontstaat, met min of meer vergelijkbare hoeveelheden autoverkeer;
- uit ongevallencijfers blijkt dat het stilstaan –om tegemoetkomend verkeer vrije doorgang te verlenen op een doorgaande rijbaan –zoals de Vackenordestraat- voordat men linksaf slaat minstens even gevaarlijk is als het vanuit een zijstraat de doorgaande rijbaan oprijden;
- wanneer het voorgenomen eenrichtingsverkeer in de 3 genoemde straten omgedraaid zou worden, de door de heer De Haan gevreesde situatie niet alleen wordt verplaatst naar het kruispunt Vackenordestraat/Enkweg, maar ook naar het –minstens even drukke- kruispunt A. toe Boecop-laan/Passestraat;
- het voor de bevoorrading van de supermarkt gewenst is dat de rijrichting in de Enkstraat van oost naar west komt te lopen.

Al deze aspecten in onze afweging betreffende, zijn wij van mening dat de voordelen van het voorstel van de heer De Haan niet opwegen tegen de nadelen. Wij zullen dit voorstel dan ook niet overnemen.

De heer G. Wentzel, Vrijheidsstraat 9, geeft aan dat de keurmerkverlenende instanties zijn orthopedisch schoentechnisch bedrijf verplichten een parkeervrije gelegenheid voor het pand te hebben, zodat moeilijk ter been zijnde klanten dichtbij het bedrijf kunnen in- en uitstappen, dan wel met hun rolstoel niet ver hoeven te rijden. Ook voor pakketdiensten e.d. is een laad-/losmogelijkheid wenselijk.

Wij willen aan deze zienswijze tegemoet komen door buiten de beoogde parkeervakken een parkeerverbod op de rijbaan van de Vrijheidsstraat in te stellen. Een parkeerverbod houdt in dat het onmiddellijk laten in- en uitstappen van personen, en het onmiddellijk laden en lossen van goederen, als door de heer Wentzel aangegeven, legaal kan blijven plaatsvinden.

De familie Wioldraaijer, Hellenbeekstraat 14, verzoekt een parkeerverbod in het gedeelte van de Orgelkampstraat nabij de Hellenbeekstraat. Nu voor autoverkeer de verbinding tussen de Orgelkampstraat en de Hellenbeekstraat vervalt, vervalt de 'achteruitgang' van de Orgelkampstraat als het nabij de Hellenbeekstraat druk en smal is door geparkeerde auto's. Waardoor de doorstroming en de bereikbaarheid van de Orgelkampstraat onder druk komt te staan. Daarom verzoeken zij om een parkeerverbod (aan weerszijden) in dit gedeelte.

De familie B. Faber, Huikenstraat 6, doet een soortgelijk verzoek voor het overeenkomstige gedeelte van de Velekenstraat.

Wij kunnen ons vinden in de motivering van het verzoek, en zullen in beide straten het gevraagde parkeerverbod instellen.

De heer Van Beekhuizen, Couragestraat 41, met een garage met toegang vanaf de Hanzestraat, heeft aangegeven zich niet te kunnen vinden in het voorgenomen eenrichtingsverkeer in het gedeelte van de Hanzestraat tussen de Vackenordestraat en de Huikenstraat. Het is namelijk rond de aanvangstijden en sluitingstijden van basisschool Het Octaaf erg druk, waarbij men ook regelmatig op de rijbaan stilstaat. Hij vreest daardoor regelmatig niet op een redelijke en/of legale manier de Hanzestraat te kunnen verlaten.

Een soortgelijk verzoek is ontvangen van de huishoudens Benda-Hanzestraat 60, Bosch-Hanzestraat 74, Brink-Hanzestraat 83, Van den Brink-Hanzestraat 54, Brunia-Hanzestraat 77, De Gunst-Hanzestraat 67, Van Heerde-Hanzestraat 71, Hilgers-Hanzestraat 78, Van Hoek-Hanzestraat 75, Van Hoof-Hanzestraat 62, Hoogland-Hanzestraat 64, Van den Hoorn-Hanzestraat 66, Huisman-Hanzestraat 80, Ike-Hanzestraat 73, Jansen-Hanzestraat 72, Van der Klei-Hanzestraat 79, Mulder-Hanzestraat 68, Petersen- Hanzestraat 81, Polinder-Hanzestraat 85, Stouwdam-Hanzestraat 52, Wagter-Hanzestraat 58, Wouters- Hanzestraat 70, Wulfesen-Hanzestraat 89, Zandbergen-Hanzestraat 56 en Van Zoeren-Hanzestraat 87.

Naar aanleiding van deze verzoeken overwegen wij dat de gedeelten van de Hanzestraat waarvan de vrije rijloper als gevolg van de aanleg van parkeervakken smaller wordt dan de met de hulpdiensten overeen gekomen 5,5 beide een lengte hebben van ca. 40 m. Daartussen ligt een gedeelte van ca. 75 m

lang met een vrije rijloper van ca. 6,5 m. Wij zijn van mening dat het, gezien de korte lengte van de smalle wegvakken, niet onaanvaardbaar is om van de overeengekomen werkwijze af te wijken. De hulpdiensten kunnen zich hier wel in vinden zoals de brandweer in hun mail d.d. 27 maart 2014 heeft aangegeven.



Gegeven dat feit zien wij, gezien de motivering van de bewoners, geen overwegende bezwaren om tegemoet te komen aan de wens van de bewoners. Wij zullen dan ook geen eenrichtingsverkeer in dit gedeelte van de Hanzestraat invoeren.

In het gedeelte van de Hanzestraat tussen de Vackenordestraat en de A. toe Boecoplaan gelden dezelfde feiten als voor het hiervoor besproken gedeelte. Hoewel uit dit gedeelte geen zienswijzen zijn ontvangen, vinden wij het in het kader van de uniformiteit gewenst beide gedeeltes gelijk te behandelen. Dit houdt in dat wij ook in dit gedeelte van de Hanzestraat geen eenrichtingsverkeer zullen invoeren.

Wij hebben alle opmerkingen over het herinrichtingsplan –dus ook de niet verkeersjuridische opmerkingen- voorzien van een reactie en waar wij dat wenselijk achten verwerkt in een herzien herinrichtingsplan. Wij hebben de belanghebbenden van 21 februari t/m 7 maart in staat gesteld om op dit herziene herinrichtingsplan te reageren.

Voor zover het de verkeersjuridische aspecten betreft, is hiervan in deze periode gebruik gemaakt door de heer M. Kip, Hellenbeekstraat 23. Hoewel deze reactie dus buiten de (op 21 januari afgelopen) zienswijzeperiode is ingediend, hebben wij –gelet op de door onszelf geboden gelegenheid tot reageren- besloten deze reactie toch in behandeling te nemen.

De reactie betreft het beoogde eenrichtingsverkeer in het hofje van Hellenbeekstraat 13 t/m 31. De heer Kip is van mening dat er in de huidige situatie al sprake is van informeel eenrichtingsverkeer. Bovendien is hij van mening dat eenrichtingsverkeer mogelijk niet maximaal wordt nageleefd. En hij maakt zich zorgen over de vrijheid van verkeer wanneer een van beide aansluitingen op de hoofdweg tijdelijk onbruikbaar is (door calamiteiten, werkzaamheden en dergelijke), waardoor het hofje niet meer legaal bereikt of verlaten kan worden.

Met zijn laatste 2 argumenten stelt de heer Kip, net als VVN, het fenomeen eenrichtingsverkeer ter discussie. Voor onze reactie op het nalevingsargument verwijzen wij dan ook naar onze reactie op de VVN-zienswijze. De heer Kip heeft formeel gelijk heeft met zijn 3^e argument dat op momenten dat een van beide aansluitingen op de hoofdweg onbruikbaar is, men niet meer (per motorvoertuig) legaal bij de woningen kan komen c.q. deze kan verlaten. Echter: ook handhaving geschiedt 'naar redelijkheid en billijkheid'. En dus zal dit probleem zich in de praktijk niet voordoen.

Wij kunnen ons wel vinden in het eerste argument: het huidige gewoontegedrag. Bovendien zal dit gewoontegedrag nog worden versterkt door de richting waarin de nieuwe schuinparkeerplaatsen worden aangelegd. Verder zullen –afgezien van iemand die verkeerd gereden is- alleen bewoners en hun bezoek in dit hofje komen. De kans dat de reeds ontwikkelde gezamenlijke gewoonte onder druk zal komen te staan is dus niet groot. Tenslotte heeft het ontbreken van eenrichtingsverkeer hier nooit tot problemen geleid.

Daarom zullen wij het beoogde eenrichtingsverkeer vooralsnog niet instellen. Mocht in de toekomst onze afweging onjuist blijken te zijn, dan zal alsnog eenrichtingsverkeer worden ingesteld.

Besluit

Op grond van het voorgaande besluit de gemeente Elburg:

- 1a. voor motorvoertuigen eenrichtingsverkeer in te stellen conform de bij dit besluit behorende plattegrond;
- 1b. dit kenbaar te maken door het plaatsen van borden C3 (eenrichtingsweg), C2 (eenrichtingsweg, in deze richting gesloten), C4 (eenrichtingsweg), D5l en D5r (gebod tot het volgen van de aangegeven rijrichting) van bijlage I van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV), voorzien van onderborden die fietsers hiervan uitzonderen (ook wel bekend als OB52).
- 2a. voor motorvoertuigen op meer dan twee wielen de verbinding tussen de Orgelkampstraat en de Luttekenstraat, tussen de Velekenstraat en de Luttekenstraat af te sluiten;
- 2b. dit kenbaar te maken door:
 - fysieke maatregelen;
 - het plaatsen van borden D5l (gebod tot het volgen van de aangegeven rijrichting) van eerdergenoemde bijlage in de Orgelkampstraat en Velekenstraat, met onderborden die niet-gemotoriseerd hiervan uitzonderen (ook wel bekend als OB54).
- 3a. de verbindingsweg tussen de hoofd- en parallelrijbaan van de Hellenbeekstraat (nabij de flats, tegenover de Vackenordestraat) aan te wijzen als onverplicht fietspad (in aansluiting op het in het verlengde hiervan liggende onverplichte fietspad richting Botterstraat);
- 3b. dit kenbaar te maken door:



- fysieke maatregelen;
- het plaatsen van borden G13 en G14 (begin resp. einde onverplicht fietspad) aan weerszijden van de bedoelde verbindingsweg;

- 4a. een parkeerverbod aan beide zijden van de rijbaan in te stellen op de gedeelten van de Orgelkampstraat en de Velekenstraat nabij de Hellenbeekstraat, en op de Vrijheidsstraat;
- 4b. dit kenbaar te maken door het aanbrengen van gele strepen (parkeerverbod).

Dit besluit is genomen in overeenstemming met artikel 12 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer, met artikel 18 van de Wegenverkeerswet 1994, met het delegatiebesluit van de gemeenteraad van 23 maart 1995, het besluit van het college van burgemeester en wethouders van 1 april 2008 en het mandaatbesluit van het college van burgemeester en wethouders van 21 januari 2014.

Elburg, 1 april 2014

Burgemeester en wethouders van de gemeente Elburg,

Namens dezen,

A.Weelink

Hoofd afdeling Beheer

Dit besluit treedt in werking een dag na bekendmaking in de Staatscourant.

Belanghebbenden kunnen binnen zes weken na publicatie van dit besluit in de Staatscourant beroep instellen bij de Rechtbank Gelderland, afdeling Bestuursrecht, postbus 9030, 6800 EM te Arnhem.

In dit beroepschrift moet vermeld staan:

uw naam en adres, de datum waarop het beroepschrift is geschreven, een omschrijving van het gemeentelijke besluit waartegen u in beroep gaat, de reden waarom u in beroep gaat en uw handtekening.

Door het indienen van het beroepschrift wordt dit besluit niet opgeschort. Bij een spoedeisend belang kan degene die een beroepschrift heeft ingediend een voorlopige voorziening vragen bij de Rechtbank Gelderland, afdeling bestuursrecht, postbus 9030, 6800 EM te Arnhem. Bij het indienen van een verzoek om voorlopige voorziening moeten griffierechten worden betaald.