



Gemeente Middelburg – Verkeersbesluit verkeersmaatregelen Nederstraat, Veerseweg en Scholeksterstraat



Zaaknummer 81246

Besluit

Burgemeester en wethouders besluiten:

1. een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur in te stellen op de Nederstraat en de Veerseweg, met uitzondering van de rotonde Veerseweg/Nassaulaan/Krooneveldweg;
2. de voorrangsregelingen op de kruispunten met de zijwegen van de Nederstraat en de Veerseweg op te heffen, met uitzondering van de rotonde;
3. de voetgangersoversteekplaats op de Veerseweg ten noorden van de aansluiting met de Veersesingel te verwijderen;
4. de fietsstroken en verplichte fietspaden op de Nederstraat en Veerseweg te verwijderen;
5. het eenrichtingsverkeer op de Scholeksterstraat bij de aansluiting met de Veerseweg, op te heffen.

Verkeerssituatie

Verkeerssituatie Nederstraat – Veerseweg

De Nederstraat en de Veerseweg zijn voor het openbaar verkeer openstaande gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 50 kilometer per uur. De Nederstraat en Veerseweg liggen in elkaars verlengde, de rijbaan van deze route heeft een breedte variërend van 6 tot 7,5 meter. Aan weerszijden van de rijbaan zijn parkeerhavens en een trottoir aanwezig. Enige uitzondering hierop is het gedeelte van de Veerseweg tussen de aansluitingen met de westelijke zijtak van de Veersesingel en huisnummer 35. Hier wordt op de rijbaan geparkeerd. De Nederstraat behoort tot het gebied waar betaald parkeren van kracht is, de Veerseweg behoort tot aan de aansluiting (rotonde) met de Nassaulaan tot de parkeer-schijfzone.

Fietsers rijden in de Nederstraat en het gedeelte van de Veerseweg tussen de aansluitingen met de Nederstraat en de rotonde bij de Nassaulaan, op de fietsstroken die aan beide zijden van de rijbaan zijn gelegen. Er is echter een uitzondering: tussen de adressen Veerseweg 5 en Veerseweg 35 ligt er alleen aan de zuidoostzijde van de rijbaan een fietsstrook. Fietsers die richting de binnenstad rijden maken op dit gedeelte van de Veerseweg gebruik van de rijbaan. Tussen de rotonde bij de Nassaulaan en de fietstunnel onder de N57 liggen aan beide zijden van de Veerseweg vrijliggende fietspaden.

Verkeerssituatie na openstelling N57

Begin 2011 is de N57 opengesteld voor het gemotoriseerde verkeer. De N57 sluit aan op de A58 (bij afrit 38 ter hoogte van Nieuw- en Sint Joosland) en leidt het doorgaande verkeer langs de oostzijde van Middelburg in de richting van Serooskerke. In Middelburg en Sint Laurens heeft dit geleid tot een afname van doorgaand verkeer. Op drie plaatsen is Middelburg aan de oostzijde van de stad aangesloten op de N57: bij Arnestein (Ampèreweg), Ramsburg (Krooneveldweg) en Klarenbeek (President Rooseveltlaan).

Voordat de N57 was geopend, werd het verkeer tussen de binnenstad en Veere ontsloten via de route over de Nederstraat en de Veerseweg. Door de realisatie van de Krooneveldweg (die aantakt op de Oostperkweg) wordt het verkeer vanaf de N57 en vanuit Veere met een bestemming in het centrum ontsloten via de route Krooneveldweg – Oostperkweg – Havendijk – Punt.

De autobewegwijzering is inmiddels hierop aangepast, waardoor de route via de Oostperkweg wordt gestimuleerd.



Verkeerssituatie Scholeksterstraat

De Scholeksterstraat is een voor het openbaar verkeer openstaande weg met een breedte van circa 6 meter en een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur. Aan de zuidzijde sluit de Scholeksterstraat aan op de Veerseweg, aan de noordoostzijde bevindt zich de aansluiting met de Grote Sternstraat. Vanaf de aansluiting met de Veerseweg is over een lengte van circa 30 meter eenrichtingsverkeer ingesteld in de richting van de Veerseweg. Voor de rest van de Scholeksterstraat (met een totale lengte van circa 510 meter) geldt tweerichtingsverkeer.

Aanleiding verkeersmaatregelen Nederstraat en Veerseweg

Categorisering

De Gemeente Middelburg volgt op het gebied van verkeersveiligheid het landelijke beleidsprogramma Duurzaam Veilig Verkeer. Op basis hiervan worden alle wegen binnen de bebouwde kom gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg of als erftoegangsweg.

In het Wegenstructuurplan 2002–2010 zijn de Nederstraat en de Veerseweg na de opening van de nieuwe N57 gecategoriseerd als een erftoegangsweg. Het Wegenstructuurplan 2002–2010 is onderdeel van het Integraal Mobiliteitsplan Middelburg (IMM). Het is de bedoeling dat het IMM nog dit jaar wordt geactualiseerd en als Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) door de raad wordt vastgesteld.

Doordat het verkeer vanaf de N57 en vanuit Veere met een bestemming in het centrum wordt ontsloten via de route Krooneveldweg – Oostperkweg – Havendijk – Punt, vervullen de Nederstraat en Veerseweg alleen nog een functie voor het verkeer uit de directe omgeving. Deze functiewijziging heeft tot gevolg dat de Nederstraat en Veerseweg in het GVVP worden gecategoriseerd als erftoegangsweg. De route Krooneveldweg – Oostperkweg – Havendijk – Punt zal worden gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsroute.

Om dit doorgaande verkeer te stimuleren de route via de Oostperkweg en de Krooneveldweg richting de N57 te kiezen, is het noodzakelijk om de Nederstraat en de Veerseweg af te waarderen tot erftoegangswegen met een bijbehorende maximumsnelheid van 30 kilometer per uur. Hiermee wordt de verblijfsfunctie van de Nederstraat en de Veerseweg versterkt.

Inrichtingsplan Nederstraat en Veerseweg

Het toewijzen van een lagere functie voor de Nederstraat en de Veerseweg leidt ertoe dat deze wegen moeten worden heringericht volgens de uitgangspunten van een erftoegangsweg met een bijbehorende maximumsnelheid van 30 kilometer per uur. De wegen zullen als erftoegangsweg herkenbaar moeten zijn, zodat voor de weggebruiker duidelijk wordt wat er van hem wordt verwacht.

Een erftoegangsweg versterkt het verblijfskarakter van de directe omgeving. Op een erftoegangsweg worden de verschillende verkeersgroepen gemengd op de rijbaan. Erftoegangswegen binnen de bebouwde kom hebben een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur.

Uitgangspunt van het ontwerp is dat in een 30 kilometerzone alle kruisingen gelijkwaardig zijn. Dat wil zeggen dat de bestaande voorrangmaatregelen (zoals verkeersborden en verkeerstekens op het wegdek) worden verwijderd. Verder zullen er geen fietsvoorzieningen (fietstroken en -paden) meer zijn op de Nederstraat en Veerseweg en krijgt de rijbaan een breedte van 5,5 meter. Deze breedte past goed bij een inrichting van een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom.

De herinrichting van de Nederstraat en de Veerseweg zal in drie fasen worden gerealiseerd. In de eerste fase zal de Veerseweg worden heringericht tussen de aansluitingen met de Nassaulaan en de fietstunnel die onder de N57 doorgaat. Deze fase wordt uitgevoerd in 2014. Fase 2 is in 2015 aan de beurt en fase 3 in 2016, maar het is nog niet duidelijk wel wegvak dan het eerst wordt aangepakt.

Aanleiding verkeersmaatregelen Scholeksterstraat

Op 6 januari 2004 hebben wij besloten eenrichtingsverkeer in te stellen op de Scholekstraat over een lengte van 30 meter vanaf de aansluiting met de Veerseweg, in de richting van de Veerseweg. De geslotenverklaring aan de zijde van de Veerseweg moest ertoe bijdragen dat het verkeer op de Veerseweg niet zou afslaan naar de Scholeksterstraat, omdat de verkeersintensiteit op de Veerseweg destijds hoog was en met name linksafslaand verkeer de doorstroming op de Veerseweg teveel zou hinderen.

Nu de verkeersintensiteiten op de Veerseweg aanzienlijk zijn gedaald, zal het linksafslaan naar de Scholeksterstraat hier niet meer leiden tot doorstromingsproblemen. Bovendien is de doorstromingsfunctie op de Veerseweg door de afwaardering naar de functie van erftoegangsweg komen te vervallen.



Bewoners van de wijk Veersepoort hebben, in het kader van de bereikbaarheid van de Scholeksterstraat, de wens uitgesproken om het eenrichtingsverkeer op te heffen op het gedeelte van de Scholeksterstraat bij de aansluiting met de Veerseweg. Opheffing van het eenrichtingsverkeer vermindert de omrijafstand voor gemotoriseerd verkeer naar de Gruttostraat met circa 850 meter voor verkeer vanaf de rotonde Veerseweg/Nassau-laan.

Inspraak

Het voorlopig ontwerp voor de Nederstraat, Veerseweg en Scholeksterstraat is in de inspraak gebracht. De aanpassingen op basis van de inspraakreacties zijn verwerkt in het definitief ontwerp.

Doel

We willen het verkeer op de Nederstraat en de Veerseweg op een zo veilig mogelijke manier afwikkelen en de verblijfsfunctie van deze wegen benadrukken. Het verzekeren van de veiligheid op de weg is een in de wet genoemd belang dat ten grondslag kan liggen aan een verkeersbesluit.

Met het opheffen van het eenrichtingsverkeer in een deel van de Scholeksterstraat willen wij de omrijafstanden in het verblijfsgebied tot een minimum beperken. Het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer, is een in de wet genoemd belang dat ten grondslag kan liggen aan een verkeersbesluit.

Argumenten

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

Zoals gezegd hebben de Nederstraat en de Veerseweg voornamelijk een verblijfsfunctie en worden zij ingericht als verblijfsgebied conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig Verkeer. Daarbij wordt voldaan aan de wettelijke eisen voor de toepassing van bord A1 (30 km/h).

Het opheffen van voorrangmaatregelen in 30 kilometergebieden sluit aan op het beleid Duurzaam Veilig Verkeer.

Uitgangspunt is dat in een 30 kilometerzone alle kruisingen gelijkwaardig zijn. Dat wil zeggen dat de bestaande voorrangmaatregelen (zoals verkeersborden en verkeerstekens op het wegdek) worden verwijderd. Op een gelijkwaardige kruising moeten bestuurders voorrang verlenen aan alle bestuurders die van rechts komen. Gelijkwaardige kruisingen leiden tot lagere snelheden, en andersom kan men bij lagere snelheden beter rekening houden met verkeer uit zijstraten.

Zebra's leggen we in principe niet aan in 30 kilometergebieden.

Ook een voetgangersoversteekplaats (zebra) is een voorbeeld van een voorrangmaatregel en wordt dus normaal gesproken niet toegepast in verblijfsgebieden. Daarom wordt de voetgangersoversteekplaats op de Veerseweg ten noorden van de aansluiting met de Veersesingel verwijderd.

De voetgangersoversteekplaats ter hoogte van de aansluiting met het Veersebolwerk blijft gehandhaafd omdat deze oversteekvoorziening een belangrijke functie vervult voor voetgangers, met name voor schoolkinderen van en naar de nabijgelegen basisschool.

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

Een van de uitgangspunten van Duurzaam Veilig Verkeer is dat op erftoegangswegen alle bestuurders gebruikmaken van de rijbaan, waardoor weggebruikers worden gedwongen (meer) rekening met elkaar te houden.

Met het opheffen van het eenrichtingsverkeer op de Scholeksterstraat beperken we omrijafstanden in een 30 kilometergebied.

Het verkeer vanaf de Veerseweg richting de Scholeksterstraat hoeft door deze maatregel niet meer gebruik te maken van de route via de Grote Sternstraat. We beperken hiermee omrijafstanden door een 30 kilometergebied. Dit heeft een positieve invloed op de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in het verblijfsgebied.



Kanttekeningen

Op de rotonde Veerseweg/Nassaulaan/Krooneveldweg blijft de maximumsnelheid 50 kilometer per uur.

De rotonde Veerseweg/Nassaulaan/Krooneveldweg heeft een verzamel- en verdeelfunctie voor het verkeer vanaf de Krooneveldweg naar de omliggende verblijfsgebieden. Daarom categoriseren wij de rotonde als gebiedsontsluitingsweg (waarop een maximumsnelheid 50 kilometer per uur geldt). Na het verlaten van deze rotonde rijdt het verkeer het verblijfsgebied in via de erftoegangswegen Veerseweg of Nassaulaan.

In tegenstelling tot de overige verkeersmaatregelen voeren we de snelheidsverlaging niet gefaseerd in, maar wordt dit in zijn geheel uitgevoerd in het voorjaar van 2014.

Naast het afwaarderen van de route Nederstraat – Veerseweg zal ook de Oostperkweg worden heringericht. Hier wordt de gebiedsontsluitingsfunctie van de weg versterkt door de aanleg van twee gescheiden rijbanen, de realisatie van een rotonde bij de aansluiting met de Dampoortweg en de realisatie van een vrijliggend tweerichtingenfietspad aan de noordwestzijde van de rijbaan. Verder wordt op de rotonde met de Krooneveldweg de aantakking van de Oostperkweg verplaatst van de zuidoostzijde naar de zuidwestzijde van de rotonde. Hierdoor wordt de route naar de binnenstad via de Oostperkweg een stuk logischer.

De reconstructie van de Oostperkweg is inmiddels gestart. Momenteel wordt er buiten het verkeer om gewerkt, maar vanaf maart 2014 is er sprake van verkeershinder op de Oostperkweg. Er wordt op dat moment een omleidingsroute via de Oude Veerseweg ingesteld, maar de verwachting is dat de verkeershinder op de Oostperkweg ook zal zorgen voor een verkeerstoename op de route Nederstraat – Veerseweg, tussen de aansluitingen met de Rotterdamsekaai en de rotonde Veerseweg/Nassaulaan/Krooneveldweg. De Nederstraat en dit gedeelte van de Veerseweg worden heringericht in 2015 en 2016.

Met de afname van de verkeersintensiteiten is de leefbaarheid in de directe omgeving van de Nederstraat en dit gedeelte van de Veerseweg verbeterd. We willen voorkomen dat deze verbetering wordt tenietgedaan door een toename van het verkeer als gevolg van de verkeershinder op de Oostperkweg. Daarom willen we voorafgaand aan de herinrichting de weerstand op de Nederstraat en de Veerseweg verhogen door de maximumsnelheid al in het voorjaar van 2014 te verlagen naar 30 kilometer per uur. Hierdoor wordt het verkeer tussen de Rotterdamsekaai en de Krooneveldweg gestimuleerd om gebruik te maken van de route over de Oude Veerseweg.

Over het verlagen van de maximumsnelheid naar 30 kilometer per uur voorafgaande aan de herinrichting van de Nederstraat en het resterende deel van de Veerseweg, hebben wij overleg gevoerd met de beleidsmedewerker BABW van de Politie Zeeland, die daartoe is bevoegd krachtens mandaat van de korpschef. De politie vraagt zich af of de maximumsnelheid op dit gedeelte handhaafbaar is, maar vindt de maatregel wel geloofwaardig omdat er een eenduidig snelheidsregime geldt op de Nederstraat en de Veerseweg vanaf de aansluiting met de Rotterdamsekaai tot aan de fietstunnel onder de N57.

Uitvoering

Plaatsen van de zoneborden A1 (30 km/h) en einde-zoneborden A2 (30 km/h).

De zoneborden A1 (30 km/h) en einde-zoneborden A2 (30 km/h) worden geplaatst op de volgende locaties:

- ten noorden van het kruispunt Rotterdamsekaai/Nederstraat/Punt;
- ten zuidwesten van de rotonde Veerseweg/Nassaulaan/Krooneveldweg;
- ten noordoosten van de rotonde Veerseweg/Nassaulaan/Krooneveldweg;
- ten zuidwesten van de fietstunnel onder de N57 (deze ligt in het verlengde van de Veerseweg).

Verwijderen van de zoneborden A1 (30 km/h) en einde-zoneborden A2 (30 km/h).

De zoneborden A1 (30 km/h) en einde-zoneborden A2 (30 km/h) op de aansluitingen ten noordwesten en zuidoosten van de route Nederstraat – Veerseweg, worden verwijderd. Dit betreft de aansluitingen met de Dampoortstraat, de Breestraat, het Smidsbolwerk, de Veersesingel (2x), de Prinses Margrietstraat, de Scholeksterstraat en de Grote Sternstraat.

Verwijderen van voorrangsborden en haaietanden.

De voorrangmaatregelen op de aansluitingen ten westen en oosten van de Nederstraat en Veerseweg, worden verwijderd. Deze voorrangmaatregelen betreffen de borden B1 (voorrangsweg) en B6 (verleen



voorrang aan bestuurders op de kruisende weg) en haaiantanden op het wegdek bij de kruispunten met de Dampoortstraat, de Breesstraat, het Smidsbolwerk, de Veersesingel (2x), de Scholeksterstraat en de Grote Sternstraat.

Verwijderen van verkeersborden L2 (voetgangersoversteekplaats) en zebra-markering.

De verkeersborden L2 en de zebra-markering op de Veerseweg ten noorden van de aansluiting met de westelijke zijtak van de Veersesingel worden verwijderd.

Verwijderen van markering van fietsstroken en verkeersborden G11 (verplicht fietspad).

De markering van de fietsstroken op de Nederstraat en het gedeelte van de Veerseweg tussen de aansluitingen met de Veersesingel en de rotonde bij de Nassaulaan wordt verwijderd. Ook de verplichte fietspaden langs het gedeelte van de Veerseweg tussen de rotonde bij de Nassaulaan en de fietstunnel worden verwijderd, waarbij de borden G11 (verplicht fietspad) ook zullen worden weggehaald.

Verwijderen van verkeersborden C2 (eenrichtingsweg, in deze rijrichting gesloten) en C3 (eenrichtingsweg).

Om op het gedeelte van de Scholeksterstraat bij de aansluiting met de Veerseweg het eenrichtingsverkeer op te heffen, worden de verkeersborden C2 (nabij kruispunt Scholeksterstraat/Veerseweg) en C3 (nabij kruispunt Scholeksterstraat/Gruttostraat) verwijderd.

Overleg met politie

Over deze maatregel hebben wij overleg gevoerd met de beleidsmedewerker BABW van de Politie Zeeland, die daartoe is bevoegd krachtens mandaat van de korpschef. De politie vindt de maatregel geloofwaardig en handhaafbaar. Zie ook de laatste alinea van kanttekening 5.2 voor wat betreft het verlagen van de maximumsnelheid naar 30 kilometer per uur voorafgaande aan de herinrichting van de Nederstraat en het resterende deel van de Veerseweg.

Wettelijke bepalingen

In het verkeersbesluit tot plaatsing van bord A1 (30) wordt aangegeven op welke wijze wordt voldaan aan een juiste inrichting, met name op welke wijze is voldaan aan snelheidsbeperking en attentieverhoging.

30-kilometerwegen moeten voldoen aan de wettelijke eisen volgens de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens. Zo moet de in te stellen maximumsnelheid in overeenstemming zijn met het wegbeeld ter plaatse. Dit wil zeggen dat de beoogde snelheid redelijkerwijs voortvloeit uit de aard en de inrichting van de weg en van zijn omgeving. Verder mag bord A1 (30) op wegvakken slechts worden toegepast indien wordt voldaan aan de volgende wettelijke eisen:

- iedere weg in het betrokken gebied heeft voornamelijk een verblijfsfunctie;
- om te voorkomen dat de verblijfsfunctie wordt aangetast door een relatief hoge intensiteit van het gemotoriseerde verkeer, is de weg met zijn omgeving waar nodig aangepast;
- met het oog op snelheidsbeperking en attentieverhoging is extra aandacht besteed aan potentieel gevaarlijke punten, zoals:
 - a. plaatsen waar voetgangers, in het bijzonder schoolkinderen en bejaarden, plegen over te steken;
 - b. kruispunten met een hoofdroute voor fietsers en eventueel bromfietzers;
 - c. kruispunten waar de voorrang door middel van borden geregeld is;
- de overgangen naar een andere maximumsnelheid zijn door de constructie duidelijk herkenbaar;
- indien de overgang naar een hogere maximumsnelheid binnen 20 meter van een kruisende weg ligt, dan is de voorrang geregeld door middel van verkeerstekens of een in- en uitritconstructie, tenzij de kruisende weg geschikt is om in het betrokken gebied opgenomen te worden.

Wettelijke basis en bevoegdheid

Voor het plaatsen en verwijderen van de zoneborden A1 (30 km/h), einde-zoneborden A2 (30 km/h), de verkeersborden B1 (voorrangsweg), B6 (verleen voorrang aan bestuurders op de kruisende weg), C2 (eenrichtingsweg, in deze richting gesloten voor voertuigen, ruiters en geleiders van rij- of trekdiere[n] of vee), C3 (eenrichtingsweg), G11 (verplicht fietspad) én het verwijderen van haaiantanden, fietsstroken en voetgangersoversteekplaatsen, is een verkeersbesluit vereist.



Inwerkingtreding

Dit verkeersbesluit betreft geen infrastructurele maatregelen die leiden tot een beperking of uitbreiding van het aantal categorieën weggebruikers dat van een weg of weggedeelte kan gebruikmaken. Het besluit treedt daarom in werking direct nadat het is bekendgemaakt.

Aldus vastgesteld door burgemeester en wethouders

in hun vergadering van 28 januari 2014.

de secretaris, de burgemeester,

mr. A. van den Brink mr. H.M. Bergmann

Bekendmaking

Dit besluit wordt bekendgemaakt door plaatsing in de Staatscourant en door publicatie van de zakelijke inhoud in huis-aan-huisblad De Faam van 5 februari 2014.

Bezwaar

Belanghebbenden kunnen gedurende zes weken, van 6 februari tot en met 19 maart 2014, 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.

Het bezwaar schorst niet de werking van het besluit waartegen het is gericht.

Online bezwaar maken

Uw bezwaarschrift kunt u ook digitaal indienen. U vindt het webformulier via: www.middelburg.nl > digitale balie > bezwaar tegen gemeentelijke besluiten.

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

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.

Een belanghebbende die redelijkerwijs kan worden verweten dat hij geen bezwaar heeft gemaakt, kan geen beroep instellen bij de rechtbank.

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 € 165 voor natuurlijke personen (individuele personen) en € 328 voor niet-natuurlijke personen (zoals verenigingen, stichtingen, B.V.'s).