

Verkeersbesluit voor het instellen van een 30 km/uur zone op de parallelwegen langs het Hanzetracé door het plaatsen van 30 km/h borden.



Nr. 2144439

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Deventer heeft besloten om een 30 km/uur zone in te stellen op de parallelwegen langs het Hanzetracé te Deventer door het plaatsen van 30 km/h borden (A01-30zb).

Aanleiding van het besluit

Een van de speerpunten van het verkeersbeleid van de gemeente Deventer is het ontlasten van de kwetsbare historische binnenstad, van overbodige (doorgaande) verkeersstromen ('Bericht aan de stad, Deventer binnen bereik').

Bij het realiseren van de 'ontspannen stad' gaat het allereerst om het optimaliseren van het afwikkelingsniveau op de N348, zodat deze maximaal gebruikt wordt voor regionale verplaatsingen, en het zogenaamde 'Hanzetracé'. Het Hanzetracé (de route Zutphenseweg - Hanzeweg - Amstellaan - van Oldenielstraat - Margijnenenk - Lebuïnuslaan - Overstichtlaan)

In de afgelopen jaren is door de gemeente Deventer de verbetering van het Hanzetracé ter hand genomen. Onder meer de Henri Dunantlaan en de Amstellaan zijn aangepakt. Verdere stap in deze verbetering is de reconstructie van het deel Hanzeweg tussen Industrieweg en Zutphenseweg.

Hanzewegweg, wegvak Industrieweg tot Zutphenseweg, huidige situatie

Het huidige profiel van de Hanzeweg tussen de Zutphenseweg en de Industrieweg bestaat globaal uit drie rijstroken, twee richting Zutphen/A1 en één richting Raalte, die de hoofdrijbaan vormen. Aan de westzijde, waar ooit het spoor lag, ligt nu een brede parallelstructuur met een tweerichtingsfietspad. De bebouwing aan de oostzijde van de Hanzeweg staat zeer dicht op de hoofdrijbaan, met uitzondering van het gedeelte ten noorden van de Harderwijkerstraat. Uitritten ontsluiten direct op de Hanzeweg. Aan de overzijde wordt de bebouwing van de hoofdrijbaan gescheiden door een brede, gevarieerde strook verharding, hier en daar afgewisseld met schamele groene bermen. Door de vele uitritten, onduidelijke overgangen en het weinig eenduidige parkeerbeleid oogt de parallelstructuur nogal rommelig. Voorbij de Hanzeburg is de situatie ingrijpend veranderd met de aanleg van het kantorencomplex Waterfront. De brug is onlangs gereviseerd en aangepast, maar inmiddels is de Hanzeweg zelf ook aan een nieuwe update toe, inclusief de kruisingen met de Zutphenseweg, Gotlandstraat, Harderwijkerstraat en de Industrieweg. .

Hanzewegweg, wegvak Industrieweg tot Zutphenseweg, nieuwe situatie

De Hanzeweg tussen de Industrieweg en Zutphenseweg wordt verbreed tot 2 x 2 rijbanen.

Om de doorstroming en verkeersveiligheid te verbeteren is het aantal inritten, afslagen en andere onveilige situaties verminderd. Daarnaast moet het verkeer verleid worden om het Hanzetracé te nemen, overige routes zullen worden afgewaardeerd. Dat begint bij de Zutphenseweg.

Komende vanaf de A1 draait het doorgaande verkeer direct rechtsaf de Hanzeweg op. Het stevige groen van de Stadsentree wordt aangezet en als het ware de bocht om getrokken tot aan het Waterfront. Hierdoor ontstaat een verleidelijke en logische rechtsaf richting Hanzeweg. Verkeer richting het centrum moet hier afslaan. De verschillende zijwegen blijven bereikbaar. Wel komt de linksaf vanaf de Gotlandstraat te vervallen. Het verkeer kan via de Visbystraat naar de Zutphenseweg. Bedrijven langs de Hanzeweg blijven bereikbaar via een parallelweg met eenrichtingsverkeer uitgezonderd fietsverkeer. De westelijke parallelweg bestaat uit twee delen. Het noordelijke deel ontsluit de bedrijven in de Havenstrook. Vanwege het ontbreken van kruisingen is voorzien in extra op- en afritten, waaronder een toegang in



de vorm van een U-turn voor het verkeer uit zuidelijke richting. Het deel ten zuiden van de brug ontsluit het kantorencomplex Waterfront en eindigt op de Zutphenseweg.

De oostelijke parallelweg is opgeknapt in drie delen, waarbij het meest zuidelijke deel de kantoorgebouwen aan de Zutphenseweg ontsluit met de Gotlandstraat. Het tweede deel ontsluit de bedrijven aan weerszijden van de brug, waaronder de Bussink koekfabriek. Het meest noordelijke deel kent geen directe afslag van de Hanzeweg, maar is bereikbaar via de Harderwijkerstraat.

Fietsers maken gebruik van de parallelweg. Op de tussenliggende stukken ligt een tweerichtingsfietspad. Ter hoogte van de Gotlandstraat en de Industrieweg kan de Hanzeweg worden gekruist.

Er zijn inmiddels een aantal infrastructurele aanpassingen aan de Zutphenseweg uitgevoerd in het kader van de herinrichting van de Hanzeweg. Zo is de aansluiting van de parallelweg Zutphenseweg op de Noorwegenstraat alleen nog berijdbaar voor fietsers. Verder is er een nieuwe weg aangelegd tussen de hoofdrijbaan –stad in- van de Zutphenseweg naar de parallelweg.

Samengevat hebben de verkeersmaatregelen en de nieuwe indeling van de Hanzeweg het volgende doel:

een goede bereikbaarheid van Deventer voor de middellange en lange termijn; verbetering van de doorstroming, comfort, bereikbaarheid en veiligheid voor fietsers; impuls voor investeerders in het gebied door een verbeterde uitstraling van de Hanzeweg; vermindering van de verkeersdruk rond de binnenstad. Naar verwachting zijn de werkzaamheden eind 2017 klaar. In verband met de reconstructie van het Hanzetracé is het noodzakelijk om: een 30 km/uur zone in te stellen op de parallelwegen langs het Hanzetracé door het plaatsen van 30 km/h borden (A01-30zb).

Overwegingen ten aanzien van het besluit

- Het instellen van een maximale snelheid van 30 km/h op de parallelwegen langs het Hanzetracé draagt bij aan de verbetering van de verkeersveiligheid, één van de hoofddoelen van de opwaardering van het Hanzetracé;
- De maximale snelheid van 30 km/h is in overeenstemming met het wegbeeld van de bestaande en nieuw aan te leggen straten;
- De maatregel wordt ingesteld met inachtneming van de uitvoeringsvoorschriften uit het BABW betreffende het wegbeeld en de inrichtingseisen;
- Op potentieel gevaarlijke punten worden snelheidsremmers aangebracht.

Motivering

Het verkeersbesluit is wenselijk uit het oogpunt van:

- het verzekeren van de veiligheid op de weg;
- het beschermen van de weggebruikers en passagiers;
- het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade.

Wettelijk kader

Op grond van artikel 15, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 moet een verkeersbesluit worden genomen voor de plaatsing of verwijdering van de in artikel 12 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer genoemde verkeerstekens, alsmede voor onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd. Voor maatregelen op of aan de weg tot wijziging van de inrichting van de weg of tot het aanbrengen of verwijderen van voorzieningen ter regeling van het verkeer, indien de maatregelen leiden tot een beperking of uitbreiding van het aantal categorieën weggebruikers dat van een weg of wegedeelte gebruik kan maken, moet een verkeersbesluit worden genomen op grond van het bepaalde in artikel 15, tweede lid, van de Wegenverkeerswet 1994.

Zienswijzen/draagvlak

Overeenkomstig artikel 24 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer overleg heeft plaatsgevonden met de verkeersadviseur van politie-eenheid Oost Nederland, district IJsselland, daartoe gemandateerd door de Korpschef. De politie heeft een negatief advies afgegeven, namelijk:



De functie, vormgeving en het gebruik van deze parallelwegen zijn niet overeenkomstig het algemeen heersende beeld van een erftoegangsweg in een verblijfsgebied. Om desondanks de voorgestelde maximum snelheid van 30 km/u te ondersteunen dienen verregaande fysieke voorzieningen te worden toegepast. Deze maatregelen ontbreken. Daarmee wordt niet voldaan aan het gestelde in artikel 15 van het BABW i.v.m. artikel 14 WVV 1994. Vanwege het ontbreken van dergelijke fysieke voorzieningen zal geen sprake zijn een geloofwaardige en effectief handhaafbare snelheidslimiet.

De gemeente onderkent dat geen sprake is van een “standaard” erftoegangsweg in een woonwijk, maar is van mening dat door de vormgeving van de weg (o.a. een smal wegprofiel afwijkend, materiaalgebruik, ontbreken van fietsvoorzieningen), de ligging (naast een gebiedsontsluitingsweg), de beperkte verkeersintensiteit en de functie (ontsluiten van percelen) duidelijk sprake is van de laagste wegcategorie (erftoegangsweg) binnen de bebouwde kom. Het bijzondere karakter van deze weg en het nagenoeg ontbreken van kwetsbare verkeersdeelnemers – zoals in een woonwijk - rechtvaardigt ons inziens ook dat andere keuzes worden gemaakt in de weginrichting. De maximale snelheid van 30 km/h wordt duidelijk bij de toegangen vanaf de hoofdrijbaan met verkeersborden en markering aangegeven. De toegang door middel van een inritconstructie benadrukt bovendien de toegang tot een erftoegangsweg. Fysieke snelheidsremmers zijn zeer hinderlijk voor vrachtverkeer en daarom niet wenselijk op een bedrijventerrein. Ook fietsers ondervinden hinder van snelheidsremmers. De duidelijke aanduiding van de maximale snelheid in combinatie met het smalle wegprofiel en het (ondergeschikte) karakter van de rijbaan moeten naar onze mening voldoende waarborg geven dat sprake is van een duurzaam verkeersveilige weginrichting.

Rechtsmiddelen

Inzage

Het besluit ligt 6 weken, na publicatie, ter inzage bij Publiekszaken, Grote Kerkhof 1.

Bezwaar

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht kan een belanghebbende tegen het besluit een bezwaarschrift indienen. Dit moet dan gebeuren binnen zes weken na de dag van publicatie. Het bezwaarschrift dient te worden gericht aan het college van burgemeester en wethouders, Postbus 5000, 7400 GC Deventer.

Deventer, 27 september 2017 namens burgemeester en wethouders van Deventer, R. van Hout, Programmamanager Leefomgeving, Projecten, Realisatie en Ontwikkeling