

Kenmerk: UIT - 1880200**Burgemeester en Wethouders van Almelo,**

Op grond van artikel 18, eerste lid, onderdeel d van de Wegenverkeerswet 1994 en op grond van het mandaatbesluit van 1 juli 2013 zijn wij bevoegd dit verkeersbesluit te nemen.

Vereiste van besluit:

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 weggedeelte gebruik kan maken, moet een verkeersbesluit worden genomen op grond van het bepaalde in artikel 15, tweede lid, van de Wegenverkeerswet 1994.

Uit het oogpunt van:

- Het verzekeren van de veiligheid op de weg
- Het beschermen van de weggebruikers en passagiers
- Het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan
- Het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer
- Het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade
- Het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of functie van objecten of gebieden

Is het gewenst om

- 1 *Op de Nieuwstraat de maximum snelheid in te stellen van 30 km zone per uur. Dit door op de Nieuwstraat de borden A01 30ZB van het Reglement verkeerstekens te plaatsen zoals aangegeven op bijgevoegde tekening bij dit besluit. De verharding van dit gedeelte van de Nieuwstraat zal worden uitgevoerd in klinkerverharding en daarnaast zal er een verhoogde overrijdbare scheiding tussen de rijrichtingen worden aangebracht.*
- 2 *Een parkeerverbod in te stellen aan beide zijden van de Nieuwstraat op het gedeelte van de Ambtstraat tot aan het Acaciaplein. Dit door het plaatsen van de borden E01 met het onderbord "parkeren in vakken toegestaan" (OB205p) van het Reglement verkeerstekens zoals aangegeven op bijgevoegde tekening bij dit besluit.*
- 3 *Alle eerder genomen verkeersbesluiten met betrekking tot het regelen van de maximum snelheid van het verkeer en het parkeren op dit gedeelte van de Nieuwstraat in te trekken.*

Motivering:**Burgerparticipatie**

Het riool in de Nieuwstraat moet vervangen worden. Dit biedt mogelijkheden om de inrichting eveneens aan te passen. In opdracht van de gemeente is Goudappel Coffeng gevraagd een ontwerp op te stellen voor een duurzaam herinrichtingsplan. De gemeente en Goudappel hebben het rapport gezamenlijk opgesteld. In dit rapport worden alle varianten benoemd en uitgewerkt. De voor- en nadelen van een inrichting van de straat met een snelheidsregime van 50 km per uur en 30 km per uur worden uitvoerig beschreven in het rapport. Het rapport vindt u als bijlage bij dit besluit.

Het college heeft gekozen voor meer programmasturing in de stad. De herinrichting van de Nieuwstraat is onderdeel van het gebiedsprogramma Nieuwstraatkwartier. Informatie en wensen moeten bij de direct betrokkenen worden opgehaald en worden vertaald in besluitvorming en uitvoering. Voor de omgeving

Nieuwstraat is hier uitvoering aangegeven. Er zijn meerdere bijeenkomsten georganiseerd waar de wensen van de bewoners kenbaar zijn geworden. Gezamenlijk is er een inrichtingsplan ontwikkeld wat voldoet aan de wens van de direct betrokkenen en haalbaar is binnen wettelijke kaders. Samengevat vragen bewoners en ondernemers om een veiliger straatinrichting en meer parkeerplaatsen.

Verkeer:

De maximum snelheid wordt teruggebracht naar 30 km per uur. De maximum snelheid op de Nieuwstraat sluit aan op reeds bestaande 30 km zones in de aanliggende omgeving. Een 30 km/h-zone is een gebied waar de maximumsnelheid op 30 kilometer per uur is vastgesteld, doorgaans toegepast op erftoegangs-wegen. De voornaamste reden om tot aanleg van een 30 km/h-zone over te gaan is een verbetering van de verkeersveiligheid. Binnen de bebouwde kom rijden allerlei langzame en snelle voertuigen, die door hun verschillende snelheden onveilige verkeerssituaties (waaronder dodelijke ongevallen) veroorzaken. Met de invoering van een 30km-zone wordt geprobeerd de verkeersveiligheid te vergroten. Onder andere neemt het snelheidsverschil tussen langzaam en snel verkeer aanzienlijk af wat de verkeersveiligheid ten goede komt.

Er bestaan geen standaardvoorschriften voor het inrichten van een 30km/h-zone. Er zijn echter wel bepaalde maatregelen en richtlijnen:

- Snelheidsremmende maatregelen zoals drempels, obstakels, asverspringingen en wegversmalingen. Uitgangspunt is dat het wegbeeld zodanig is dat weg en omgeving niet uitnodigen tot hogere snelheden dan de toegestane snelheid. Lange rechte stukken zonder obstakels moeten dus worden voorkomen. In de Nieuwstraat worden plateaus aangebracht op kruispunten om de gewenste snelheid af te dwingen. Echter niet op ieder kruispunt wordt een plateau aangelegd omdat de hulpdiensten eisen dat op een aanrijroute vanaf de hulppost naar een willekeurig adres maximaal vijf snelheidsremmers of plateaus mogen liggen. Er wordt wel voldaan aan de richtlijn van het CROW door om de 80 tot 100 meter een fysieke snelheidsremmer aan te brengen in een 30 km zone. Daarnaast wordt het asfalt vervangen door klinkerverharding. Hierdoor krijgt de straat meer de uitstraling onderdeel te zijn van een verblijfsgebied en wordt er een verhoogde scheiding tussen beide rijrichtingen (die overrijdbaar is) aangebracht. Tot slot worden de rijbanen smaller en komen er geen zebrapaden terug, die passen niet bij een 30 km-profiel. In de nieuwe situatie zijn de kruispuntplateaus de plekken waar men, bij voorkeur, oversteekt. Het ontwerp geeft ook aandacht aan goed zicht op deze plateaus zodat de voetganger en het rijdende verkeer oog voor elkaar hebben.
- Voorrang wordt niet met verkeerstekens geregeld (bestuurders van rechts hebben voorrang binnen de 30 km zone). In het ontwerp wordt de voorrang geregeld door verkeersregels. Haaientanden en bebording die de voorrang regelen zijn niet opgenomen in het ontwerp.
- Het is in een 30 km (met uitzondering van de aansluitingen op de Violierstraat en de Ambtstraat) zone toegestaan om auto's aan de zijkant van de weg te parkeren met uitzondering van een aangegeven parkeerverbod. Gelet op de verkeersintensiteiten, de breedte (smal) van de rijbanen en de uitgangspunten voor een leefbare Nieuwstraat is gekozen om het parkeren op de rijbanen niet toe te staan. Parkeren is alleen toegestaan op de daarvoor bestemde parkeerstroken. Het verbod om te parkeren op de rijbaan zal worden aangegeven met bebording.
- Fietzers rijden op de rijbaan. Ten opzichte van de oude situatie zullen er geen (fiets) suggestiestroken terugkomen en zal het snel en langzaam verkeer samen van de rijbaan gebruik moeten maken. Het ontwerp is voorgelegd aan de Fietzersbond en zij stemt hiermee in omdat de nieuwe straat-indeling en de verkeersplateaus een veiliger situatie voor de fietser op zullen leveren dan een 50 km/uur-straat met (relatief smalle) fietsstroken.
- Overwogen is nog om de Nieuwstraat alleen toegankelijk te laten zijn voor bestemmingsverkeer. Omdat de Nieuwstraat een weg is met een gebiedsontsluitende functie is dit niet mogelijk. Vrachtverkeer met een herkomst of bestemming in de aanliggende woonwijken zal gebruik moeten maken van deze straat. Tellingen geven aan dat het aandeel van vrachtverkeer in de Nieuwstraat niet extreem is. Relatief gezien zijn er wel veel bestelwagens, maar dat hoort bij een straat met veel kleine winkels. Het open stellen van de straat voor uitsluitend bestemmingsverkeer is daarnaast zeer moeilijk te handhaven en past niet bij de functie "gebiedsontsluitingsweg".

Verkeershandhaving in verblijfsgebieden heeft doorgaans een lage prioriteit waardoor verkeersregels wat betreft snelheid veelal niet nageleefd worden. Snelheidsbeperkende maatregelen zijn echter meestal niet geliefd bij de weggebruiker. Het ontwerp is met de politie en stadstoezicht Almelo besproken en zij staan achter de verkeersmaatregelen en de daarbij behorende inrichting. Daar waar nodig zal er handhavend worden opgetreden.

Naast een verbeterde verkeersveiligheid hebben deze verkeersmaatregelen nog een aantal voordelen:

- De Nieuwstraat wordt onaantrekkelijker als doorgaande route door de verkeersremmende maatregelen en hierdoor zal de belevingswaarde (kwaliteit) van de omgeving verbeteren.
- Een 30 km/h-zone heeft ook effect op de keuze van het vervoermiddel. Fietsen wordt bijvoorbeeld aantrekkelijker.
- Een 30km-zone is milieuvriendelijker doordat auto's er dankzij hun lagere snelheid minder fijnstof uitstoten.
- Hoe hoger de snelheid van een voertuig, hoe meer lawaai het produceert met zijn motor, door de rijwind en door het contactgeluid van de banden op het wegdek. Een lagere snelheid gaat logischerwijs gepaard met minder geluidsoverlast.

Nadelen van 30 km/h-zone

De inrichting van een 30 km/h-zone zal de doorstroming van het gemotoriseerd wegverkeer in een

gebied wellicht negatief beïnvloeden. Men moet immers langzamer rijden en wordt in sommige gebieden, afhankelijk van de uitvoering van de 30 km/h-zone, geconfronteerd met allerlei obstakels. Hierdoor kan het gebied slechter bereikbaar worden. Bij de keuze voor inrichting van een 30 km/h-zone moet men zich dan ook goed realiseren wie van de weg gebruik maakt. Een eventuele (wijk)winkel moet bijvoorbeeld wel gewoon bevoorraadt kunnen worden. Ook voor de hulpdiensten moet het gebied goed toegankelijk blijven zodat zij binnen de gestelde aanrijtijd op hun bestemming geraken. Door de keuze van inrichting zoals hierboven beschreven ondervinden zowel de hulpdiensten als het vrachtverkeer voor de bevoorradiging geen ernstige hinder.

Op grond van het bepaalde in artikel 15 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer is voldaan aan de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens gestelde voorschriften.

Belangenafweging:

Bij een besluit van algemene strekking, zoals het hier bestreden verkeersbesluit, zullen wij altijd de algemene belangen die daarmee worden gediend zoals hier de verkeersveiligheid, moeten afwegen tegen de rechtstreeks betrokken belangen. Wij zijn ons ervan bewust dat (groepen) burgers en/of ondernemers eventueel onevenredig nadeel kunnen ondervinden van het bestreden besluit, maar deze belangen wegen niet op tegen het algemene belang dat wij beogen met de invoering van de hierboven genoemde verkeersmaatregelen. Artikel 3:4 lid 2 Awb stelt dat de voor een of meer belanghebbende nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met dat besluit te dienen doelen. Volgens vaste rechtspraak is het kader waarbinnen een verkeersbesluit moet worden genomen en beoordeeld, gegeven in artikel 21 van het BABW gelezen in samenhang met artikel 2 van de WVV 1994. De bevoegdheid om verkeersbesluiten te nemen kent ruime beoordelingsmarges en het is aan het daartoe bevoegde orgaan (gemeente) om de belangen die bij het al dan niet nemen van een verkeersbesluit zijn betrokken tegen elkaar af te wegen. Bij dit verkeersbesluit is dit uitvoerig en zorgvuldig gebeurd. Voorts heeft de Afdeling in haar uitspraak van 12 december 2012 in zaak nr. 201110918/1/A3 overwogen dat het college niet de absolute noodzaak van een verkeersbesluit behoeft aan te tonen. Voldoende is dat met het verkeersbesluit de eraan ten grondslag gelegde belangen, bedoeld in artikel 2, eerste en tweede lid, van de WVV, worden gediend en dat inzichtelijk is gemaakt op welke wijze deze belangen tegen elkaar zijn afgewogen. Niet is gebleken dat belanghebbenden onevenredig worden benadeeld dan wel dat door de te nemen maatregelen een onduidelijke verkeerssituatie zou ontstaan. Met alle direct aanwonenden en betrokkenen zijn de verkeersmaatregelen besproken. Hiervan zijn verslagen gemaakt en de uitkomst van deze gesprekken is betrokken bij dit verkeersbesluit.

Gelet op

De artikelen 2, 15 en 18 van de Wegenverkeerswet 1994 (WVV), artikel 12 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW), het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV) en de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

Gehoord

Overeenkomstig artikel 23 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer is het openbaar lichaam dat het beheer heeft over de weg gehoord.

Overeenkomstig artikel 24 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer heeft overleg plaatsgevonden met de verkeersadviseur van politie-eenheid Oost Nederland, district Twente. Hij bracht hierover een positief advies uit.

Besluiten:

Op grond van vorenstaande overwegingen besluiten Burgemeester en wethouders om:



- 1 *Op de Nieuwstraat de maximum snelheid in te stellen van 30 km zone per uur. Dit door op de Nieuwstraat de borden A01 30ZB van het Reglement verkeerstekens te plaatsen zoals aangegeven op bijgevoegde tekening bij dit besluit. De verharding van dit gedeelte van de Nieuwstraat zal worden uitgevoerd in klinkerverharding en daarnaast zal er een verhoogde scheiding tussen de rijrichtingen worden aangebracht.*
- 2 *Een parkeerverbod in te stellen aan beide zijden van de Nieuwstraat op het gedeelte van de Ambtstraat tot aan het Acaciaplein. Dit door het plaatsen van de borden E01 met het onderbord "parkeren in vakken toegestaan" (OB205p) van het Reglement verkeerstekens zoals aangegeven op bijgevoegde tekening bij dit besluit.*
- 3 *Alle eerder genomen verkeersbesluiten met betrekking tot het regelen van de maximum snelheid van het verkeer en het parkeren op dit gedeelte van de Nieuwstraat in te trekken.*

Almelo, 9 maart 2018

Hoogachtend,

Namens Burgemeester en wethouders van Almelo,

A.Lindeboom

Sector Klantcontactcentrum

Dit document is digitaal aangemaakt en daarom niet ondertekend.

Bezwaarprocedure:

Tegen dit besluit kunt u binnen zes weken na publicatie bezwaar maken bij het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Almelo. Het bezwaarschrift moet ondertekend zijn en dient tenminste te bevatten:

- uw naam en adres;
- de datum waarop u het bezwaarschrift geschreven hebt;
- een omschrijving van het besluit waar uw bezwaar zich tegen richt, en
- de gronden waarop uw bezwaar rust.

Wij wijzen u erop dat het indienen van bezwaar geen schorsende werking heeft. Daarvoor dient u, indien u bezwaar heeft gemaakt, zich te wenden tot de Voorzieningenrechter van de Rechtbank Overijssel, Afdeling Bestuursrecht, met het verzoek om een voorlopige voorziening te treffen. De Voorzieningenrechter gaat hier alleen toe over als hij van oordeel is dat onverwijlde spoed, gelet op de betrokken belangen, dat vereist. Het verzoek om een voorlopige voorziening dient u te richten aan: Rechtbank Overijssel, Afdeling Bestuursrecht, t.a.v. de Voorzieningenrechter, Postbus 10067, 8000 GB Zwolle.